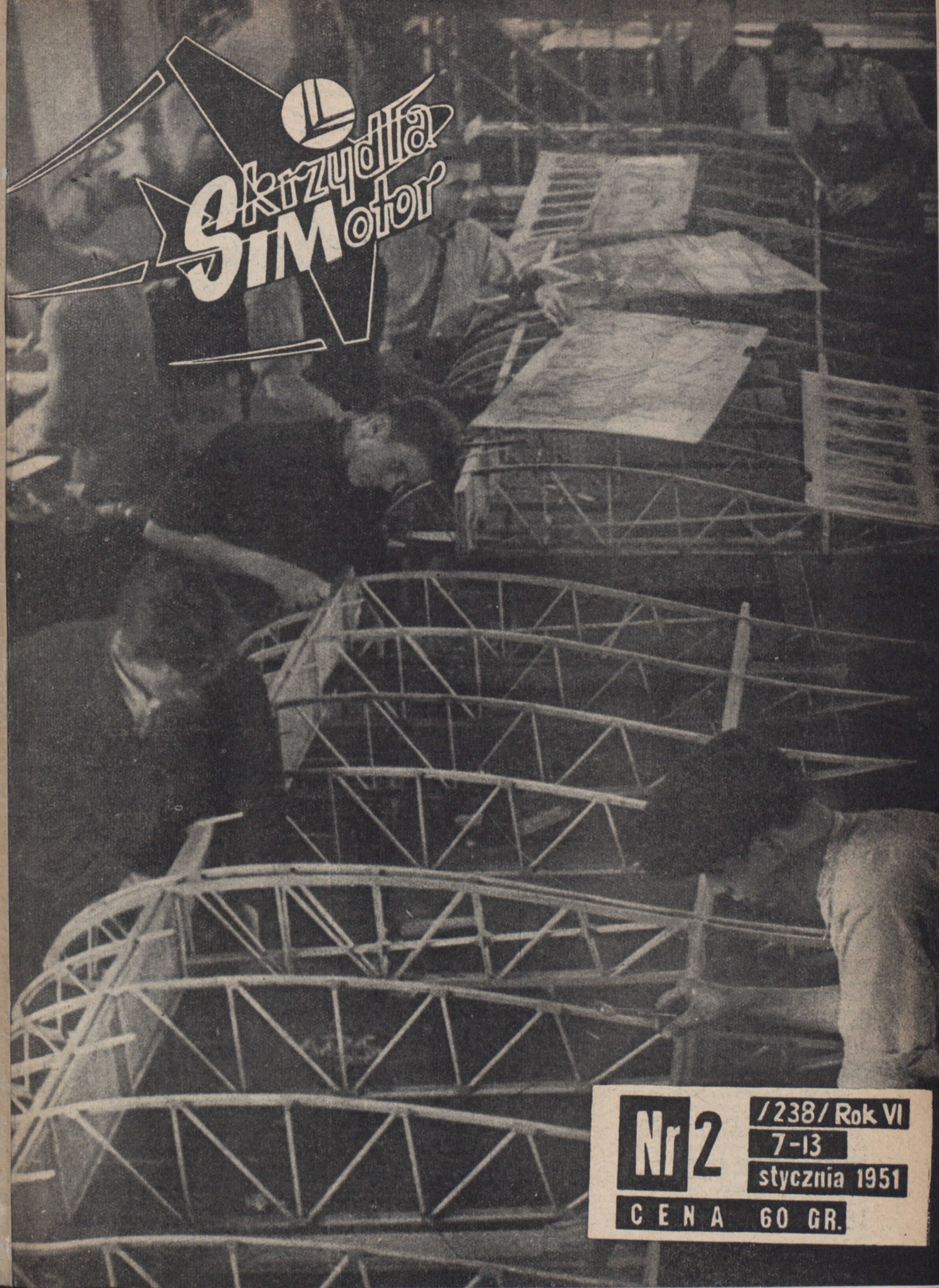
Skrzydła i Motor

Nr 2 /238/ Rok VI
7-13 stycznia 1951
CENA 60 GR.





NASZE ZADANIE
WALKA O POKÓJ!

„Pozdrawiam Was gorąco i serdecznie z okazji Nowego Roku!... Siostry i Bracia!... Młodzieży polska!...“

Głęboko, wprost do młodych serc trafiały mocne, serdeczne słowa Noworocznego Orędzia wielkiego przyjaciela młodzieży, Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej — Bolesława Bieruta.

Pierwszy Obywatel Ludowej Polski z dumą mówił o olbrzymich sukcesach, jakie odniosły polskie masy pracujące w walce o pomyślne, przedterminowe wykonanie zadań pierwszego roku potężnego Planu Sześcioletniego

„...w narodzie naszym wyzwalają się, rosną, dojrzewają potężne siły i talenty twórcze, znajdują one dla swego rozwoju pole i warunki, jakich nigdy przedtem naród nasz nie posiadał...

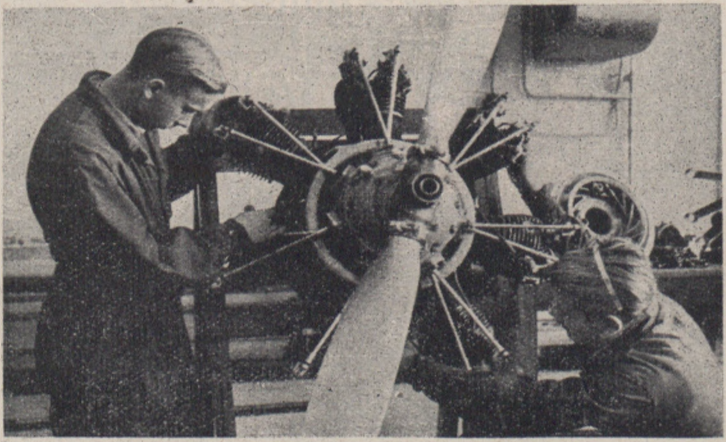
Słowa Prezydenta tchną pewnością, dumą i radością. Jego dumę i radość dzielą milionowe masy pracujące naszej ojczyzny, po bohatersku pracujące nad wzrostem siły naszego państwa i jego przyszłością.

„...Nigdy przedtem...“ Tak. Słowa Prezydenta, odnoszące się do wielkich możliwości rozwojowych całego narodu w ustroju demokracji ludowej, charakteryzują również niezwykle celnie sytuację na terenie lotnictwa. Wyniki osiągnięte w ubiegłym roku przez pilotów szybowcowych i silnikowych Ligi Lotniczej, coraz żywsze tempo pracy w aeroklubach, szkołach, modelarniach i komórkach organizacyjnych LL, coraz bardziej widoczna łączność szerokich mas społeczeństwa z lotnictwem — potwierdzają w pełni fakt, że, życie lotnicze w budującej socjalizm Polsce potoczyło się wartko po nowym torze, torze stosowania socjalistycznych metod pracy i korzystania z bogatych doświadczeń Związku Radzieckiego.

„Jaką sprawę, jakie zadanie winniśmy wysunąć na czoło naszych dążeń i wysiłków? Najważniejszą, decydującą sprawą, głównym zadaniem naszym i wszystkich ludzi pracy na całym świecie jest wzmocnienie walki o pokój“ — mówi Prezydent Bolesław Bierut.

Walka o pokój — jest czołowym zadaniem naszego lotnictwa. My, ludzie polskiego lotnictwa — razem z klasą robotniczą, razem z całym narodem walczymy o pewność jutra, o lepszą przyszłość naszego pokolenia. Nie szczędzimy sił w walce o wspaniałe, pokojowe jutro Ojczyzny. Naszą walką w lotniczych szeregach wzmagamy i przyśpieszamy zwycięstwo postępowych idei ludzkości, utrwalamy pokój i braterstwo między narodami.

Jeszcze bardziej zacieśniajmy lotnicze szeregi. Praca nasza, oparta — według słów Prezydenta — na „szlachetnych, socjalistycznych zasadach życzliwej współpracy i braterskiej wzajemnej pomocy“ — da nam w efekcie nowe, jeszcze lepsze i radośniejsze wyniki.



Liga Lotnicza szkoli kadry mechaników lotniczych. W końcu ub. roku odbył się kurs teoretyczny i praktyczny dla mechaników Aeroklubów LL.



W roku ubiegłym radziecki „AEROFŁOT“ wydatnie pomógł Czechosłowacji w zwalczaniu stonki ziemniaczanej, zrzuconej przez lotnictwo USA. Na zdjęciu: przygotowanie samolotu do startu z owadobójczym preparatem.



Borys Skurskij z Moskiewskiego Domu Pioniera zdobył w roku 1950 pierwsze miejsce na zawodach wszechzwiązkowych w Silikatnaja. Na zdjęciu widzimy Borysa ze zwycięskim modelem wodnopłata. Model ten został wykonany i przygotowany do zawodów w przeciągu dwóch miesięcy pracy.

Nowy rekord międzynarodowy ustalili piloci balonowi ZSRR, przelatując na balonie „SSSR WR-79“ odległość Moskwa — Ałma — Ata (3 100 km) w 88 godziny 29 minut. Na zdjęciu rekordziści. Od lewej pilot S. Sinowjew, geograf S. Gaigerow i radiotelegrafista M. Kirpiczow. (SIB).



SZYBOWIEC WŁADYSŁAWA IV

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

Wśród pożółkłych kart starych kronik XVII wieku znajdujemy dalsze dane, co do poczynań Polaków w lataniu.

Jeżeli zapytam Was, co działo się „lotniczego“ w Polsce za panowania Króla Władysława IV — niewielu z Was odpowie mi na to pytanie. Bo cóż mógł mieć Władysław IV wspólnego z lotnictwem. A jednak... Jak wynika z niemieckich dokumentów owych lat na dworze króla polskiego znajdował się Włoch nazwiskiem Boratyni (menniczy królewski), który sporządził plan trójosobowego szybowca i zamierzał na nim w ciągu 12 godzin przelecieć z Warszawy do Konstantynopola.

Myśl jak na owe czasy bardzo śmiała. Nic też dziwnego, że odbiła się ona echem nawet za granicą, szczególnie we Francji i Anglii. Wiadomość tę przywiozł do Anglii profesor M. Simon, przekazując następnie Bechersowi, który zapisał ją z kolei w swej książce*.

Jak wspominają kroniki „Władysław IV“ miał podobno finansować „szalone projekty“ przedsiębiorczego Włocha. Trójosobowy szybowiec co prawda, nigdy nie wzniósł się w powietrze; niemniej jednak są to pierwsze konkretne fakty w dziejach polskiego lotnictwa.

Skoro już mówimy o „Władysławie IV“ to niesposób pominąć, że bodziec do budowania skrzydeł w owych czasach dał właściwie teatr królewski. Stare zapiski stwierdzają, że najbardziej osobliwą postacią tego teatru był znany profesor Akademii Krakowskiej Łukasz Piotrowski. W roku 1646 podczas wystawienia własnego dialogu ku zabawie Władysława IV — tak sztucznie udawał geniusza — czytamy w kronice — że przez dach bursy Nowodworskiej, z przedmieścia Retoryka zwanego, na teatrum przyleciał i po odprawionej scenie z teatrum na swoje odleciał miejsce...“

Cóż, moglibyśmy tego „skrzydlatego“ profesora w roli „latającej stwory“ uznać za pierwszego polskiego lotnika, gdyby nie świadomość, że za kulisami tego teatru znajdowały się sprytne dekoracje, wymyślane przez znanych wówczas we wszystkich teatrach Włochów — sznur umiejętnie zamaskowany przy pomocy którego postacie na scenie mogły nieraz latać z chytrze wymyślonymi skrzydłami. Teatr królewski Władysława IV przez długi czas działał na spragnioną dziwów wyobraźnię ludzką

Potrzeba było kilku następnych długich lat, zanim następny wiek — zwany wiekiem oświecenia — pozbył się niektórych przesądów i pozwolił człowiekowi wniknąć w niektóre prawa przyrody, które wykorzystano później dla pierwszych wzlotów.

Ludzie zarzuciwszy na razie myśl o skrzydłach, rozpoczęli szukać nowych środków latania.

Być może, że pomysł Polaka Śleszkowskiego, o którym wspominałem uprzednio pobudził ludzkość do szukania innych sposobów latania — trudno jednak znaleźć na to dzisiaj potwierdzenie. W każdym razie jest faktem stwierdzonym, że pierwszym wynalazkiem dzięki któremu człowiek wzniósł się ku chmurom, był balon kulisty.

Pierwszym człowiekiem, któremu udało się to, był rosyjski chłop z Riazania — Kriakutnoj, który w roku 1731 wzniósł się po raz pierwszy na balonie w powietrze. Trzeba było czekać aż 50 lat, zanim we Francji pierwsze wzloty na balonach przeprowadzili bracia Montgolfier.

Z Francji też przyszły pierwsze wieści o balonach do Polski. Lotami tymi żywo zainteresował się dwór królewski, a ówczesny król Stanisław August wysłał nawet swego agenta do Paryża, który w specjalnych listach obszernie informował go o wynalazku.

Słynny poeta Stanisława Augusta Kniaźnin zachwycony balonami pisał o nich w jednym ze swych utworów:

„A cudo, cudo prześliczne i nowe!

Banie** wynalazł*** — powietrzną budowę.

Widział ją Paryż; już na niej latali.

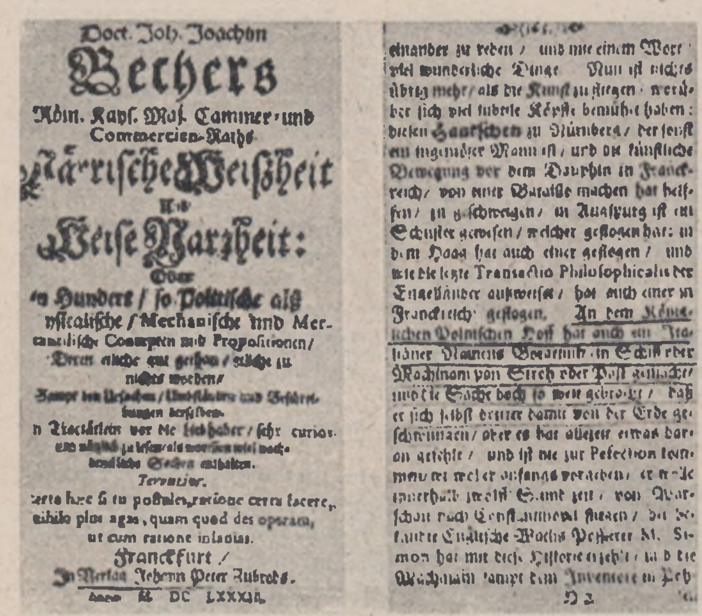
Jeden i drugi Francuz wyniesiony“.

Polacy zainteresowali się nowym wynalazkiem. Równocześnie z próbnymi lotami balonów w Paryżu, Polak Józef Osiński profesor fizyki Szkoły Pijarów w Warszawie, drukuje w 1783 roku książkę pt. „Gatunki powietrza“. W tym samym mniej więcej czasie (1784 rok) ukazała się pierwsza w Polsce książka lotnicza nieznanego autora, wydana w Krakowie przez drukarnię Gröbla pt. „Kuli aerostatycznej różnych aż dotąd doświadczeń opis ostateczny“.

Z tą chwilą rozpoczęto budowę balonów w Polsce — najpierw w Kamieńcu Podolskim, gdzie budową „aerostatycznej kuli“, finansowaną przez generała De Witta, był zainteresowany osobiście król Stanisław August.

Tzw. „banie“ tj. balony budowane w kraju latały początkowo bez pasażera — nieraz dłużej nawet niż francuskie, ale... o pierwszych wzlotach balonów w Polsce — następnym razem.

JERZY KONIECZNY


Doct. Joh. Joachim
Bechers
Röm. Kays. Maj. Cammer- und Commercien-Raths
Närrische Weißheit
und
Weise Narrheit:
Oder
... Hundert / so Politische als Physicalische / Mechanische und Mercantilische Concepten und Propositionen /
Deren etliche gut gethan / etliche zu nichts worden /
Sampt den Ursachen / Umständen und Beschreibungen derselben.
... Tractätlein vor die Liebhaber / sehr curios und nützlich zu lesen / ... wegen viel nachdenckliche Sachen enthalten.
Terentius.
...
Franckfurt /
In Verlag Johann Peter Zubrods.
Anno M DC LXXXII.

... einander zu reden / und mit einem Wort viel wunderliche Dinge. Nun ist nichts übrig mehr / als die Kunst zu fliegen / worüber sich viel subtile Köpffe bemühet haben: diesen Hautschen zu Nürnberg / der sonst ein ingenioser Mann ist / und die künstliche Bewegung vor dem Dauphin in Franckreich / von einer Bataille machen hat helffen / zu geschweigen / in Augspurg ist ein Schuster gewesen / welcher geflogen hat: in dem Haag hat auch einer geflogen / und wie die letzte Transactio Philosophicalis der Engelländer außweiset / hat auch einer in Franckreich geflogen. An dem Königlichen Polnischen Hoff hat auch ein Italiäner Namens Boratini ein Schiff oder Machinam von Strch oder Post gemacht / und die Sache doch so weit gebracht / daß er sich selbst ... damit von der Erde geschwungen / ... on gefehlt / und ist nie zur Perfection kommen / ... innerhalb zwelff Stund zeit / von Warschau nach Constantinopel fliegen / der bekandte Englische Mathematicus Professor M. Simon hat mir diese Historie erzehlt / ... Machinam sampt dem Inventore ...
N 2

Dwie stronice książki Bechers'a. Na stronie prawej znajdujemy dane o szybowcu na dworze króla polskiego Stanisława Augusta.



Na prawo: Balon według rysunku Józefa Osińskiego z 1783 r.

* Dane z książki dr Jana Joachima Bechers'a, wydanej we Frankfurcie w roku 1782, str. 165.

** Bania — tak nazywano wówczas balony.

*** Mowa o Montgolfierze.

ZOBOWIĄZANIE PILOTA BUJAKA

Przerwane zostały loty w aeroklubach, szybowce i samoloty pochowały się w hangarach, piloci szybowcowi i silnikowi — z utęsknieniem czekają na nadejście wiosny, a z nią nowego sezonu latania. To prawda. Jednak okres zimowy nie jest dla ludzi związanych z lotnictwem okresem, zezwalającym na oderwanie się od lotniczej pracy.

Czy zima ma przejść dla nich zupełnie bez pożytku? Czy ich doświadczenia zdobyte w szkołach szybowcowych, silnikowych czy aeroklubach — nie może być w czasie zimowych miesięcy praktycznie wykorzystane?

Z pewnością tak. Szczególnie w czasie zimy otwierają się przed pilotami szerokie możliwości pracy społecznej. Możliwości tych jest dużo, trudno byłoby je nawet dokładnie wszystkie wyliczyć. Pole do popisu ma tu przede wszystkim pomysłowość każdego pilota, modelarza, czy w ogóle członka Ligi Lotniczej.

Dobrze wiadomo, że nie ma latania bez uprzedniego przygotowania teoretycznego na ziemi. Kandydaci na pilotów, zanim przystąpią do nauki pilotażu na szybowisku, czy w aeroklubie, muszą przejść gruntowne przeszkolenie teoretyczne. W związku z tym, do nauki na teoretycznych kursach lotniczych potrzeba wiele pomocy naukowych, tablic, przekrojów, modeli poglądowych itp.

Piloci Ligi Lotniczej pracując społecznie jako wykładowcy na kursach ogólnolotniczych lub teoretycznych kursach szybowcowych, mają jeszcze inne, duże możliwości okazania pomocy Lidze Lotniczej i jej członkom.

Na możliwości te wskazuje np. list pilota Krakowskiego Aeroklubu LL, Józefa Bujaka.

Józef Bujak, mając na celu usprawnienie lotniczej prasy oraz podniesienie na wyższy poziom stanu wyszkolenia teoretycznego wśród mas lotniczej młodzieży powziął ciekawe zobowiązanie.

Oto ono:

„Doceniając znaczenie, jakie posiada w lotnictwie wyszkolenie teoretyczne, Ja, Józef Bujak, pilot Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej i wykładowca na kursach teoretycznych zobowiązuję się wykonać w terminie do dnia 31 grudnia 1950 roku następujące pomoce naukowe:

1. **Pięć przekrojów przyrządów pokładowych.**
2. **Model żyroskopu.**
3. **Dziesięć modeli do nauki aerodynamiki.**

Wzywam jednocześnie do podejmowania podobnych zobowiązań wszystkich kolegów na terenie naszego kraju".

Zobowiązanie powyższe — zapewne już wykonane, może służyć jako przykład dobrze zrozumiałej roli pilota w wykonywaniu pracy społecznej dla lotnictwa.

Potrzeba więcej tego rodzaju zobowiązań, więcej inicjatywy w umiejętnym organizowaniu szkolenia teoretycznego. Pomysł pil. Bujaka wskazuje drogę innym pilotom, aktywistom Kół LL, aeroklubów, czy modelarni — jak mogą wykorzystać długie wieczory zimowych miesięcy.

Kto pierwszy pójdzie w ślady kol. Józefa Bujaka?

DZIĘKI PRACY ZESPOŁOWEJ...

Kochana Redakcjo!

Donoszę, że zorganizowałem potrzebną ilość członków, postarałem się o statut i instrukcje i zakładam przy mojej szkole Koło Ligi Lotniczej. Gdy w zeszłym roku chciałem zrobić to sam — nic nie wyszło, więc teraz wziąłem do pomocy kilku kolegów. Dzięki pracy zespołowej doszliśmy do celu. W związku z założeniem Koła LL chciałem zapytać, czy koła mają takie same prawo w zakupowaniu materiałów modelarskich w CSMM, co i modelarnie LL, gdyż przy zakupowaniu materiałów dawniej zauważyłem, że modelarnie dostawały taki materiał, którego nie było dla kupujących indywidualnie. W szkole naszej nie ma lokalu na modelarnię, ale wielu członków pragnie budować modele i dlatego chcemy materiał zakupować zbiorowo. Chciałem także zapytać, w jakiej książce można znaleźć wiadomości o nawigacji powietrznej lub o instrukcjach pokładowych i ich budowie, działaniu i posługiwaniu się nimi. Słyszałem o piśmie noszącym tytuł „Technika lotnicza". Nie widzę jednak go w sprzedaży. Czy takie pismo istnieje i gdzie można je dostać?

Na zakończenie pozdrawiam pracowników redakcji.

Kazimierz Kasprzak
Warszawa ul. Zachariasza 5 — 33.

Dzięki pracy zespołowej zostanie założone przy Waszej szkole Koło LL. Słuszną obraliście drogę, gdyż jedynie praca kolektywna daje dobre wyniki. Obecnie wyjaśniamy Wasze wątpliwości. Jako Koło LL macie prawo do zakupowania materiałów modelarskich, po zarejestrowaniu Koła modelarni (o ile taki stan istnieje) w Warszawskim Okręgu LL.

Czasopismo „Technika lotnicza" możecie zaprenumerować w „Ruchu". Jest to organ Związku Polskich Inżynierów i Techników Lotniczych i wydaje je Naczelna Organizacja Techniczna. Adres Redakcji: Warszawa ul. Nowowiejska 24.

Odnośnie przyrządów pokładowych polecamy książkę inż. Nagielberga pt. „Lotnicze przyrządy pokładowe", no i artykuły popularne, które drukowano w SiM-ie w roczniku 1946. Wiadomości o nawigacji zaczerpniecie z książki pt. „Zbiór zadań z nawigacji powietrznej" do nabycia w Głównej Księgarni Wojskowej, Warszawa, Al. Wojska Polskiego. Roczniki SiM-u z lat ubiegłych możecie zamówić w naszej redakcji.

Prosimy o dalsze wiadomości, jak postępuje praca w Waszym Kole LL. Proponujemy Wam, abyście wspólnie przerobili w Kole kurs nawigacji. Życzymy powodzenia.

(red.)



WIEŻA SPADOCHRONOWA

Śląski Okręg Ligi Lotniczej rozpoczął zbiórkę funduszów na odbudowę 40-metrowej wieży spadochronowej. Oto 50-groszowa nalepka propagandowa.

MEDYCY W LL

Przy Akademii Medycznej we Wrocławiu organizuje się Koło Ligi Lotniczej, mające na celu zrzeszenie w szeregach LL lekarzy i studentów Akademii.

Naczelnym zadaniem Koła będzie wychowanie kadry specjalistów medycyny lotniczej, w oparciu o komorę niskich ciśnień.

W chwili obecnej w opracowaniu znajduje się plan pracy naukowo-badawczej na rok 1951 nad wpływem obniżonego ciśnienia na organizm ludzki. Zagadnienie to nabrało szczególnej wagi ze względu na masowe wykonywanie ostatnio lotów wysokościowych przez pilotów szybowcowych LL.

Zarząd Wrocławskiego Okręgu LL projektuje ponadto utworzenie przy wyżej wymienionym Kole LL ośrodka badań lotniczo-lekarskich dla kandydatów na szkolenie lotnicze oraz w celu przeprowadzania okresowych badań kontrolnych pilotów.

Do pracy w projektowanym ośrodku wytypowani zostali asystenci z Akademii Medycznej, którzy przed rozpoczęciem pracy odbędą odpowiednie przeszkolenie w Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich.

MODELARNIA LL

Nr 812

W ŻYCHLINIE

Modelarnia Ligi Lotniczej przy szkole przemysłowej w Żychlinie powstała w czynie pierwszomajowym ub. r. Okres od maja do września był dla nas bardzo ciężki z powodu braku odpowiedniego instruktora i sprzętu technicznego. Jednak pomimo tych trudności zaczęliśmy budować pierwsze modele. Zarząd rzucił wtedy projekt zorganizowania wystawy z racji IV Tygodnia LL. Projekt ten został podchwycony przez modelarzy i w dniu 25. VI. 1950 r. zrealizowany. Na wystawie znajdował się między innymi szybowiec typu „Jeżyk", wokół którego zbierali się widzowie i oglądali z podziwem. Wystawa trwała cały tydzień i zwiedziło ją około 8 000 osób. Modelarze i Zarząd włożyli w jej urządzenie dużo pracy.

W miesiącu sierpniu wyjechało trzech kolegów na kurs przodowników. Po powrocie przyczynili się oni do rozwiązania wszelkich trudności na terenie modelarni. Dziś przekazują wszystkie swe wiadomości uczestnikom zorganizowanego przez nich kursu juniorów. Koledzy modelarze zapoznają się dokładnie na kursie z historią odrodzonego lotnictwa polskiego oraz z budową szybowców. Z wypowiedzi ich wynika, że większa ich część pragnie zostać lotnikami.

Modelarnia LL Nr 812
w Żychlinie

Wspólne, kolektywne pokonywanie trudności w lotniczej pracy jest pierwszym stopniem do osiągnięcia pięknych rezultatów. Zwycięstwo nie przychodzi samo — trzeba o nie walczyć sami o tym już wiecie z waszych dotychczasowych doświadczeń.

Dobrze wystartowaliście, koledzy, ale pamiętajcie: nie wolno Wam ustawać w pracy. Napiszcie o jej wynikach.

(red.

POMYŚLNEGO STARTU W NOWYM ROKU!

Zarząd Główny Ligi Lotniczej z okazji Nowego Roku przesłał do bratniej organizacji radzieckiej — DOSAW telegram następującej treści:

Centralny Komitet DOSAW
Moskwa — Tuszyno.

Z okazji zwycięskiego zakończenia Stalinowskiej Pięciolatki i z okazji nowego 1951 roku gorąco Was pozdrawiamy. Życzymy dalszych sukcesów w pracy Waszego Stowarzyszenia nad utrwaleniem pokoju i nad dalszym rozwojem potężnego lotnictwa radzieckiego.

Niech żyje potężny Naród Radziecki i jego Stalinowskie Lotnictwo.

Niech żyje towarzysz Stalin—wódz światowego obozu pokoju i postępu.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej

Telegramy z życzeniami wysłano również do organizacji lotniczych państw demokracji ludowej: OMRE — Węgry, Aeroklubu Republiki Czechosłowackiej, Rumuńskiego Ludowego Aeroklubu i do Narodowego Związku Sportu i Techniki w Bułgarii.

W dniu Nowego Roku Zarząd Główny Ligi Lotniczej otrzymał następujące telegramy od czechosłowackich i bułgarskich organizacji lotniczych.

Liga Lotnicza
Warszawa

Aeroklub Republiki Czechosłowackiej przesyła Wam w Nowym Roku życzenia dalszych sukcesów w budowie ludowego lotnictwa dla pokoju światowego pod przewodnictwem Związku Radzieckiego.

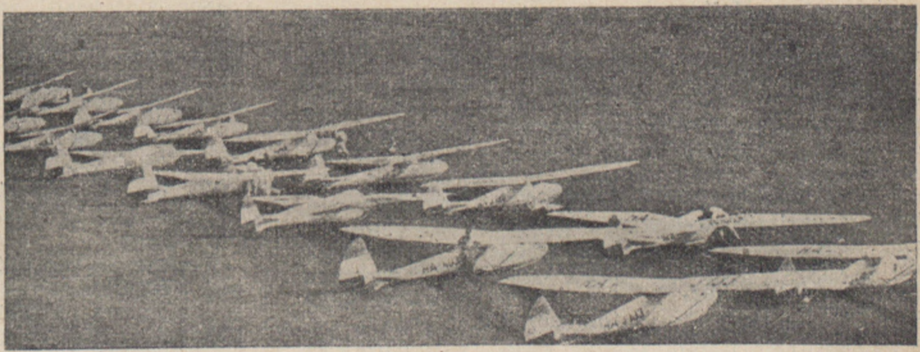
A R Cz

Liga Lotnicza
Warszawa

W imieniu Narodowego Związku Sportu przyjmijcie najlepsze życzenia z okazji Nowego Roku.

Niech żyje nasza przyjaźń i braterstwo w walce o pokój, demokrację i socjalizm, pod przewodem wielkiego Stalina.

NSST.



Z ŻYCIA LIGI LOTNICZEJ

Uczniowie Państwowego Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie urządzili na zakończenie miesiąca pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej kominek lotniczy. Na Program złożył się referat o lotnictwie radzieckim, starannie opracowany przez ucznia III kl. lotniczej kol. Czudowskiego oraz deklamacja wierszy Majakowskiego — w wykonaniu uczniów — członków Koła LL.

Wielkie zaciekawienie wywołało opowiadanie opiekuna Koła LL, inż. Brodzkiego o tzw. ślepym locie oraz opowiadanie jednego z uczniów, kol. Paszyca o tym, jak zdobył kategorię „D" pilota szybowcowego. Chłopcy z wielkim zainteresowaniem słuchali opowiadania swego kolegi, który dzięki wytrwałości w zwalczaniu przeszkód i zapałowi do pracy — po roku szkolenia szybowcowego zdobył tak wysokie kwalifikacje lotnicze.

Kominek, pomimo swych skromnych rozmiarów, przyczynił się do wzmożenia wśród słuchaczy i wykonawców uczuć wdzięczności dla lotnictwa radzieckiego i polskiego za jego wkład w dzieło wywalczenia wolności dla narodu polskiego.

Członkowie Koła LL przy Szkole Podstawowej Nr 19 w Szczecinie uchwalili na zebraniu w grudniu ub. r. dla uczczenia II rocznicy Zjednoczenia Partii Robotniczej i 71 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina — zwiększyć ilość członków Koła do 300 osób oraz rozpocząć zbiórkę na budowę samolotu pod nazwą „Pokój".

Dobrowolne ofiary złożone na ten cel w czasie zebrania w kwocie 55 zł, członkowie Koła przekazali do Okręgu Szczecińskiego LL z prośbą o otwarcie konta w banku.

Koło LL przy Szkole Szczecinie wezwało do współzawodnictwa wszystkie Koła LL przy szkołach, instytucjach i zakładach pracy na terenie Szczecina.

NOWY REKORD ŚWIATOWY

Komunikat FAI (Międzynarodowej Federacji Lotniczej) z grudnia ub. roku donosi o zatwierdzeniu nowych światowych rekordów lotniczych.

Między innymi zatwierdzony został oficjalnie jako rekord światowy — wyczyn znanego pilota radzieckiego J. D. Forostenki, który na samolocie Jak-18 przeleciał w dniu 28 sierpnia 1950 roku odległość 500 km **z szybkością 441,176 km na godz.**

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

W JEDNYM Z PORTÓW czarnomorskich odbyło się spotkanie żołnierzy n-tego garnizonu lotniczego z marynarzami floty czarnomorskiej, którzy wrócili z podróży do Południowej Ameryki. Marynarze opowiedzieli lotnikom o nieludzkich warunkach życia ludów kolorowych i proletariatu w Południowej Ameryce oraz o wzmagającej się ciągle zachłanności imperialistów.

OFICEROWIE TECHNICZNI jednego z garnizonów kijowskiego okręgu wojskowego przeprowadzili w miejscowym kole DOSAW cykl wykładów na tematy techniki lotniczej ze szczególnym uwzględnieniem osiągnięć radzieckiej myśli konstrukcyjnej w zakresie napędu odrzutowego.

OFICER PODLODOW z lotnictwa myśliwskiego zdobył mistrzostwo stalingradzkiego okręgu wojskowego w rozgrywkach szachowych o puchar im. Budiennego.

LOTNIK GRUSZCZEW z aszchabadzkiego okręgu wojskowego zdobył tytuł mistrza slalomu w urządzonych tam zawodach narciarskich, uzyskując czas na 10 km zaledwie o 3 min 11 sekund gorszy od rekordu wszechzwiązkowego.

GENADIJ DUKTAMONOW, przodownik wyszkolenia politycznego i bojowego w jednej z jednostek lotniczych, otrzymał specjalną pochwałę za doskonałe opanowanie techniki wyższego pilotażu.

W WIELU GARNIZONACH lotniczych odbywają się spotkania młodych żołnierzy lotnictwa z uczestnikami Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny oraz z Bohaterami Związku Radzieckiego, którzy opowiadają młodszym kolegom o swych walkach z faszystowskimi piratami powietrznymi i o poległych towarzyszach broni.

W kazańskim aeroklubie DOSAW podjęto wzorem innych aeroklubów radzieckich indywidualne współzawodnictwo pomiędzy pilotami. W pierwszym, dwumiesięcznym etapie współzawodnictwa pierwsze miejsce zdobył Jewgenij Szurakowski, inżynier-chemik jednego z zakładów przemysłowych w Kazaniu, drugie — Tatiana Wyłkowa, studentka Instytutu Technicznego, trzecie — Grigorij Punjakow, frezer. Współzawodnictwo cieszy się ogromną popularnością wśród pilotów aeroklubu.

KOŁCHOZNIK TUPTIN LATA NA UT-2

Młody kołchoźnik Wiktor Tuptin jest już doświadczonym pilotem. Kiedy rok temu w jego kołchozie zjawili się przedstawiciele miejskiego komitetu DOSAW, jako jeden z pierwszych zapisał się do tworzącego się aeroklubu. Trudności było wiele, jednak upór i nieprzeparta wola latania zrobiły swoje. Wiktor Tuptin ukończył kurs teoretyczny celująco i przeszedł na szkolenie silnikowe. Tu dzięki gruntownemu przygotowaniu, sumiennej pracy i troskliwej opiece ze strony instruktorów szybko opanował umiejętność pilotażu, stając się wzorem dla swych kolegów.

Wiktor Tuptin przez cały czas szkolenia nie przerywał swej normalnej pracy zawodowej. Może się on poszczycić i w tej dziedzinie poważnymi osiągnięciami.



Na zdjęciu widzimy Wiktora Tuptina w czasie przygotowania samolotu UT-2 do lotu.

JAK WADIM MUCHIN NAUCZYŁ GRISZĘ LATAĆ

— Witajcie, Wadimie Antonowiczu! — powiedział przewodniczący robotniczego aeroklubu DOSAW w Leningradzie Siadajcie. Chcę wam coś zaproponować.

Znał on Wadima Muchina jeszcze sprzed wojny, jako bojowego komsomolca i zdolnego pilota, wiedział też dobrze o zaufaniu i sympatii, jaką darzyli go towarzysze z aeroklubu.

— Czy chcecie zostać instruktorem w naszym aeroklubie?

Wadim zastanowił się.

— Oczywiście, towarzyszu przewodniczący! — odparł po chwili. — Ale czy uważacie mnie za dostatecznie przygotowanego do tej odpowiedzialnej funkcji?

— Tak jest, Wadimie Antonowiczu: Myślę, że nie zawiedziecie mego zaufania

W ten sposób Wadim Muchin został instruktorem.

Zanim rozpoczął ćwiczenia praktyczne ze swoją grupą, przeprowadził z każdym z jej członków rozmowę, skrzętnie notując wszystkie dane o kursantach, ich zamiłowania, uzdolnienia i wykształcenie. Notatki wpisywał do niewielkiego czerwonego notesu, co stało się zresztą później powodem kilku zabawnych scen. Muchin bowiem notował w nim również postępy poszczególnych uczniów oraz ich niedociągnięcia. Tak np. pewnego razu na kartce zatytułowanej „NIKOŁAJEW" pojawiła się adnotacja „teoria — bardzo dobrze", a później: „teoria — słabo" i znów „teoria — bardzo dobrze".

— Co u licha? pomyślał Muchin — co z tym Nikołajewem? Przecież to student Instytutu Technicznego, więc skąd u niego słabo teoria?

Okazało się, że Nikołajewów było dwóch i to bliźniaków.

Kiedy wszyscy kursanci zdali egzaminy teoretyczne, zajęcia przeniesione zostały na lotnisko. Rozpoczęło się przygotowanie naziemne. Wadim niezmordowanie objaśniał kursantom posługiwanie się sterami szybowca, demonstrował dziesiątki razy ich działanie tłumaczył i kontrolował stan wiadomości wśród słuchaczy. W jego czerwonym notatniku przybywało coraz więcej uwag. Na jednej szczególnie kartce, oznaczonej „JERKUNOW", uwag było dużo. Grisza Jerkunow nie umiał bowiem zastosować w praktyce nabytych wiadomości. Siedząc na chwiejnicy, poruszał nerwowo drążkiem we wszystkich możliwych kierunkach, nie chcąc dopuścić do utraty równowagi, co mu się oczywiście nie udawało i kończyło się salwami śmiechu ze strony kolegów i koleżanek.

Wadim przeprowadził z nim dodatkowe godziny zajęć.

— Słuchaj, Grisza! — objaśniał go. — Ty nie myśl, że samolot to zając! Spokojnie, tylko spokojnie! Jeżeli będziesz szanował samolot, to i ciebie on uszanuje, bo samoloty znają się na dobrych pilotach.

Położył swą rękę na ręku Griszy i wtajemniczał go powoli w płynne, opanowane ruchy drążkiem.

Po kilku dniach Jerkunow wyzbył się swych błędów, a po dwóch tygodniach stał się jednym z najlepszych pilotów aeroklubu.

Wadim Muchin wymaga od kursantów bardzo sumiennego przemyślenia każdego ruchu w powietrzu. Żąda, aby były one zawsze celowe i dokładne. Prowadzi bardzo szczegółową kontrolę wyników wyszkolenia, zwracając przy tym baczną uwagę na błędy popełniane przez ucznia oraz na ich niezwłoczne wykorzenienie. Każdy kursant usłyszy zawsze od Muchina słowa zachęty, a często pochwały.

Instruktor Wadim Muchin nie zawiódł zaufania.

(w)



RADZIECCY LOTNICY UJARZMIAJĄ PRZYRODĘ

Gotów?

— Gotów!

Anatolij Gulajew dodał powoli gazu. Samolot potoczył się po gładkiej, jak stół powierzchni lotniska i po chwili znaleźli się w powietrzu.

Lecieli prosto na zachód. „Jak-12“ szedł posłusznie na kursie. Po kilkunastu minutach Gulajew powiedział:

— No, uważaj, Tomkin, nadchodzimy na cel!

— Dobra jest! — rzucił Grisza Tomkin. — Rozpoczynamy akcję!

Ustawił kamerę filmową na przegubie, sprawdził położenie na mapie i przyłożył się jak do strzału.

— Gotów! — krzyknął do Gulajewa. — Leć teraz powoli i na jednakowej wysokości.

Ba! Łatwo powiedzieć, ale lecieć trudniej. Zdjęcia przecież muszą być możliwie najdokładniejsze i wyraźne. Gulajew umiejętnie mocno i delikatnie drążek sterowy, starając się utrzytrzymać samolot możliwie na jednym poziomie.

Tomkin filmował.

Te zdjęcia, dokonane przez pilotów DOSAW nad suchymi stepami środkowej i południowej Rosji, stanowiły podstawę do opracowania wstępnego planu natarcia na... przyrodę. Tak, na przyrodę! Dla ludzi radzieckich nie ma rzeczy niemożliwych. Stalinowski plan przeobrażenia przyrody, który w przeciągu najbliższych 15 lat wydrze stepowi i pustyni miliony hektarów ziemi i zmusi przyrodę do służenia człowiekowi — jest najlepszym tego dowodem. Na przestrzeni setek kilometrów powstaną ogromne leśne pasy ochronne, które zmienią klimat tych obszarów, zapobiegną zgubnym skutkom wiejących ze wschodu i południa wiatrów.

Ale zanim lasy wyrosną, potrzebna jest długa i żmudna praca przygotowawcza, w której najważniejszą rolę odgrywa lotnictwo. To piloci dokonują setek, ba, dziesiątków tysięcy zdjęć, na podstawie których sporządza się plany rozmieszczenia pasów leśnych. To piloci transportują młodziutkie sadzonki drzewek i oni „opiekują się“ nimi podczas ich wzrostu, dokonując znowu zdjęć filmowych.

Praca pilota w takich warunkach jest bardzo trudna; wymaga wysokich kwalifikacji, dokładności i wytrwałości. To też piloci aeroklubów DOSAW poczytują sobie za szczególne wyróżnienie, jeżeli kierownictwo wyznaczy ich do tej odpowiedzialnej pracy, a koledzy aeroklubowi zazdroszczą „szczęśliwcom“, którzy mogą brać tak poważny udział w wielkim stalinowskim planie walki z przyrodą.

Lotnictwo radzieckie służy najpiękniejszemu z pokojowych celów: sprawie polepszenia życia człowieka, uczynienia go łatwiejszym i szczęśliwszym. Jest to wynikiem mądrej pokojowej polityki ZSRR i ukochanego wodza narodów radzieckich — Wielkiego Stalina. **(WW)**

CZY WIECIE O TYM?

2 188 — **skoków ze spadochronem ma za sobą major Wasyli Romaniuk, najlepszy spadochroniarz radziecki, posiadacz kilku wszechzwiązkowych rekordów.**

2 100 — **pilotów wojskowych otrzymało tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, 63 otrzymało ten tytuł dwukrotnie, zaś 2 — trzykrotnie.**

40 000 — **sztuk wynosiła roczna produkcja samolotów w Związku Radzieckim podczas Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny.**

50 000 — **samolotów faszystowskich zostało zniszczonych przez lotnictwo radzieckie podczas drugiej wojny światowej.**

20 000 — **razy od dnia zakończenia wojny startowały radzieckie samoloty sanitarne do wszystkich zakątków Związku Radzieckiego niosąc natychmiastową pomoc chorym.**

753 — **tony nawozów sztucznych rozsiały samoloty DOSAW nad polami sowchozów i kołchozów w pierwszej połowie 1950 roku.**

220 000 — **km wynosi łączna długość sieci komunikacyjnej, obsługiwanej przez radzieckie samoloty „Aerofłotu“. Jest to z górą pięć razy więcej, niż obwód równika.**

141 000 000 — **rubli wynosi budżet państwowy ZSRR, przeznaczony na potrzeby lotnictwa sanitarnego.**

6 985 — **kilometrów wynosi odległość pomiędzy Moskwą a Chabarowskiem. Podróż samolotem Ił-12 trwa na tej trasie 28 godzin i 40 minut.**

DOSAW PRACUJE

W Czelabińsku otworzona została siódma z kolei miejska modelarnia lotnicza. Jej kierownikiem została Anna Czudowna, pilotka aeroklubu czelabińskiego i wielokrotna reprezentantka Czelabińska na wszechzwiązkowych zawodach modelarskich.

Organizacja DOSAW w Armenii powzięła uchwały dotyczące dalszego rozwoju sportu lotniczego w Armenii, w szczególności szybownictwa.

W miasteczku Czatyrdala, leżącym na pograniczu słynnej pustyni Kara-Kum, zorganizowano dwie modelarnie lotnicze oraz koło DOSAW.

Modelarze radzieccy już się przygotowują do jubileuszowych XX Wszechzwiązkowych Zawodów Modelarskich, które odbędą się latem 1951 roku w Silikatnaja. W wielu modelarniach wre już praca nad nowymi typami modeli oraz ulepszaniem ich kolejnych wersji.

CO ROBI ZARZĄD LL W SANDOMIERZU?

Liga Lotnicza istnieje w Sandomierzu już od paru lat, jednak praca nie posuwa się naprzód, nikt się tą organizacją nie interesował i nadal nie interesuje. Kierownictwo LL w Sandomierzu znajdowało się w rękach ludzi, którzy — jak mówili — mają tyle na głowie, że nie mogą się jeszcze zajmować Ligą. Następnie „władza" dostała się w ręce ludzi, którzy nic się na sprawach LL nie znali i, co gorsza, nie chcieli poznać. Od Zarządu odsunięta została młodzież, choć aż w Sandomierzu istniało koło LL przy Szkole Ogólnokształcącej stopnia licealnego i parę Kół przy różnych instytucjach jak „Bata", Centrala Mięsna i inne.

Ukończywszy Żaglową Szkołę Szybowcową, zacząłem interweniować w celu uaktywnienia pracy LL w Zarządzie Okręgu Kieleckiego LL. Prosiłem, aby ktoś z Kielc przyjechał do Sandomierza i zreformował tutejszy Zarząd. Przyrzeczono pomoc. I tak upływa już trzeci miesiąc, a nikt z Kielc się nie zjawił.

W maju ub. roku założyłem pięć Kół LL w powiecie sandomierskim. Również tymi Kołami nikt z Zarządu LL w Sandomierzu nie interesuje się. Sekretariatem LL w Sandomierzu kieruje osoba, która nic nie ma wspólnego z Ligą Lotniczą. Z Kielc nadchodzą tylko pisma, aby wysyłać sprawozdania z pracy tutejszej LL. Czy oni tam nie wiedzą, lub nie chcą wiedzieć, co się dzieje w Sandomierzu?

Dlatego, że Okręg Kielecki LL nie chce wiedzieć, co się dzieje w Sandomierzu, nie zostały w ubiegłym roku zorganizowane TKS-y, nie została założona modelarnia, a w piętnastu Kołach LL jakie istnieją w Sandomierzu—panuje kompletny zastój w pracy.

Czy to tak ma wyglądać praca Ligi Lotniczej?

Ryszard Cetnarski
Sandomierz
ul. Żeromskiego 4

List kol. Cetnarskiego poddajemy pod głęboką rozwagę Zarządowi Okręgu Kieleckiego LL w pierwszym rzędzie oraz Zarządowi Oddziału w Sandomierzu. Sytuacja, jaka panuje na terenie Ligi Lotniczej w Sandomierzu, bardzo źle świadczy o ludziach z tamtejszego Zarządu LL, którzy nie poczuwają się do wypełnienia obowiązków jakie nałożyli na nich wyborcy, a przez to nadużywają ich zaufania.

System papierkowego „kontrolowania" pracy LL w Sandomierzu, jaki stosuje Zarząd Okręgu Kieleckiego LL, dowodzi jednocześnie, że również członkowie Zarządu Okręgu nie chcą się zbyt przemęczać osobistą kontrolą podległych im organizacyjnie ogniw LL.

Pytamy za kol. Cetnarskim: czy tak ma wyglądać praca w Lidze Lotniczej?! Wydaje nam się, że w pierwszym roku Planu Sześcioletniego nieróbstwo, brak aktywności i niereagowanie na interwencje członków LL z terenu — zasługują tylko na potępienie. Radzimy Oddziałowi LL w Sandomierzu otrząsnąć się z tych pozostałości „dawnych czasów" i postawić pracę LL na właściwym poziomie.

(red.)

NIE MARNOWAĆ CZASU!

W dniu Święta Lotnictwa w ubiegłym roku założona została modelarnia LL przy Domu Kultury Związków Zawodowych w Jaśle. Modelarnia ta, niestety, nie pracuje do tego czasu, a to z powodu braku instruktora oraz wskutek braku zainteresowania ze strony prezesa Zarządu LL (jemu była powierzona sprawa opieki nad modelarnią).

Na otwarciu modelarni wiele mówiono o tym, że praca w niej będzie toczyć się tak, jak w innych modelarniach, lecz słowa pozostały tylko słowami — w modelarni ani śladu roboty.

Członków modelarni jest przeszło 30-tu. Wszyscy na pewno poświęciliby każdą wolną chwilę na budowę modeli. Można by również wykorzystać lokal modelarni na urządzenie teoretycznych kursów lotniczych oraz w wielu innych lotniczych celach. Mamy na miejscu narzędzia modelarskie, materiały do budowy modeli, plany modeli redukcyjnych i dwa silniczki: samozapałowy i odrzutowy.

Droga Redakcjo, nie chcemy marnować czasu, ani też dopuścić do tego, żeby narzędzia i materiały leżały bezużytecznie.

W imieniu modelarzy
Stanisław Fudakowski
JASŁO

List kol. Fudakowskiego jest dowodem, który w wysokim stopniu kompromituje Zarząd LL w Jaśle.

Jest bowiem rzeczą niedopuszczalną, aby modelarnia wyposażona w materiał, sprzęt i narzędzia, licząca kilkudziesięciu chętnych do nauki modelarstwa lotniczego chłopców — nie pracowała! Brak instruktora nie usprawiedliwia bezczynności w pracy i wcale nie upoważnia opiekuna modelarni (jest nim Zarząd LL) do tego, aby pogodził się z zastojem w pracy modelarni.

Zawiadamiamy wobec tego Zarząd LL w Jaśle: w modelarni przy PDK Zw. Zaw. w ogóle nic się nie dzieje! Na progu drugiego roku lotniczej sześciolatki — jest to karygodne. Modelarnia, modelarze, narzędzia i materiały — czekają. Instruktor musi się znaleźć, praca — musi się potoczyć sprawnie.

(red)

KOŁO LL Nr 354 W GRÓJCU PRACUJE

Na wstępie pragnę usprawiedliwić swe długie milczenie, które spowodowane było tym, że po prostu obawiałem się za dużo „trąbić" o początkach pracy, a potem — nie wywiązać się ze swych obowiązków. Obecnie zdecydowałem się napisać o pracy w naszym Kole LL.

Koło LL przy naszej szkole założyłem we wrześniu ub. r. wespół z kol.kol. W. Fijałkowskim i St. Powichrowskim. Zostało ono zarejestrowane w dniu 25 października pod numerem 354. Koło to, mimo iż istnieje tak krótko, ma już pewne osiągnięcia. W poczet członków Koła wchodzi 54 osoby, w tym 30 ZMP-owców. Została wydana gazetka ścienna, członkowie Koła uczęszczają na wykłady kursu ogólnolotniczego, prowadzona jest praca ideologiczna, wygłoszono pogadanki o Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Na cześć II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju członkowie Koła zobowiązali się zorganizować modelarnię i akademię lotniczą.

O wykonaniu naszych zobowiązań zawiadomię Redakcję.

Janusz Łaziński
GRÓJEC

Dziękujemy za przesłane wiadomości. Jesteśmy pełni uznania dla Waszego zapału i energii, z jaką prowadzicie lotniczą pracę w Kole. Trzymajcie się nadal tej zasady, że: najpierw codzienna, sumienna praca i osiąganie najlepszych wyników, potem — rzeczowe sprawozdanie. Życzymy Wam, Koledzy, dużo pomyślności w realizowaniu nakreślonych zadań, pozdrawiamy i oczekujemy dalszych listów.

ODDZIAŁ POWIATOWY LL W KALISZU MELDUJE:

W dniu 23 listopada ub. r. odbyło się w Kaliszu uroczyste zakończenie kursu ogólnolotniczego, wydanie świadectw absolwentom oraz otwarcie II kursu ogólnolotniczego. Na uroczystość przybyli: przewodniczący Miejskiego Zarządu ZMP, wykładowcy kursu — piloci szybowcowi LL, kierownik Oddziału Powiatowego LL i uczniowie.

Do młodzieży przemówił kierownik Oddziału LL, zachęcając ją do pogłębienia wiadomości lotniczych i dalszej nauki. Potem przewodniczący ZMP zobrazował obecną sytuację polityczną, walkę ludu Korei z napastnikami amerykańskimi, znaczenie wykonania Planu Sześcioletniego oraz znaczenie II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju w walce przeciwko podżegaczom wojennym.

Z kolei nastąpiło rozdanie świadectw absolwentom kursu. Nagrodę książkową za najlepsze wyniki w nauce otrzymał Wojciech Czarciński.

Bolesław Hoffman
KALISZ

DLACZEGO SZYBOWIEC LATA BEZ SILNIKA?

JERZY KULESZA

Wiecie dobrze, że na przykład samolot lata dzięki temu, iż posiada skrzydła i śmigło obracane przez silnik. Silnik oddaje swoją moc śmigłu, śmigło zaczyna ciągnąć samolot, samolot rozpędza się i na jego skrzydłach powstaje siła nośna. Samolot rozpędza się coraz bardziej, nabiera coraz większej szybkości — wraz ze wzrostem szybkości wzrasta i siła nośna jego skrzydeł, tak, że po pewnym czasie staje się większa od ciężaru samolotu i odrywa go od ziemi.

Wyobraźmy sobie teraz, że z samolotu zdjęliśmy silnik i śmigło — czy tego rodzaju aparat cięższy od powietrza potrafi latać? Wielu z nas będzie miało co do tego poważne wątpliwości, a niektórzy, być może, z miejsca powiedzą, że nie. A właśnie, że będzie latał i do tego, w zależności od konstrukcji, niekiedy nawet bardzo dobrze. Ciekawe, prawda?

No, dobrze — zapytacie teraz — ale na jakiej zasadzie taki samolot bez silnika, (czyli właśnie szybowiec) może latać? Odpowiedź jest bardzo prosta i tym spośród Was, którzy czytują SiM, znaleźli ją już zapewne sami. Brzmi ona tak:

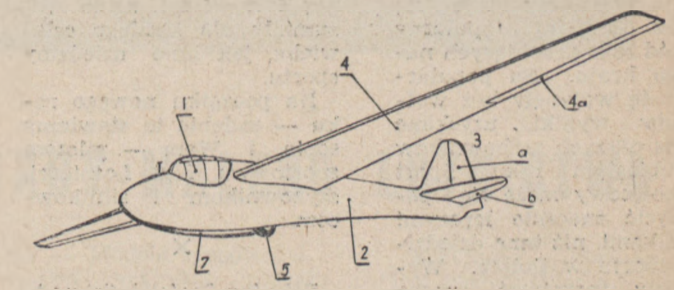
Szybowiec tym tylko różni się od samolotu, że nie posiada silnika i śmigła (rys. 1) — poza tym ma zupełnie takie same części składowe: kadłub, skrzydła i upierzenie ogonowe oraz takie same i dokładnie tak samo działające stery: lotki, ster wysokości i ster kierunkowy. (Rys. 1 — samolot i szybowiec z oznaczeniem poszczególnych części). I jeżeli teraz szybowiec będzie miał dostatecznie dużą szybkość, to na jego skrzydłach powstanie zupełnie tak samo jak na skrzydłach modelu czy samolotu siła nośna, która będzie utrzymywać go w powietrzu.

Teraz zapytacie: dobrze, a „w jaki to sposób szybowiec może mieć szybkość, nie posiadając ani silnika, ani śmigła?" Tak, przyznaję, częściowo macie rację, ale tylko częściowo. I dlatego musimy pójść na ugodę: szybowiec co prawda, nie może sam wystartować, bo nie ma silnika, ale za to wyciągnięty na pewną wysokość, może kontynuować samodzielny lot i przez wiele godzin żaglować w powietrzu, uzyskując znaczne wysokości i wykonując przeloty, sięgające setek kilometrów. Wspomnę wam tutaj, że rekord świata w przelocie otwartym na szybowcu wynosi 732 km (pil. Olga Klepikowa — ZSRR), rekord w przelocie docelowym (tj. w takim przelocie, w którym pilot zapowiada przed startem, na jakim lotnisku będzie lądował wynosi 602 km (Sawcow — ZSRR), rekord samodzielnie uzyskanej wysokości, czyli jak to się mówi przewyższenia — 8 050 m (P. Person — Szwecja), a rekord długotrwałości lotu z lądowaniem na miejscu startu — 40 godz. 51 min. (Guy Marchand — Francja) w r. 1950, wasi starsi koledzy — piloci szybowcowi Ligi Lotniczej — wykonali kilkaset przelotów, tysięcy kilometrów. Wśród tych przelotów dwa (i oba docelowe) wynosiły ponad 400 km, a 18, (z których większość stanowiły również docelowe) — ponad 300 km.

W jaki sposób możliwe jest wykonywanie takich wspaniałych lotów na maszynie cięższej od powietrza i pozbawionej silnika?

Tajemnica ta nie jest wcale tak bardzo tajemnicza. Jak już powiedziałem przed chwilą, szybowiec nie może sam wystartować, natomiast wydźwignięty w jakiś sposób na pewną wysokość, może dalej wykonywać lot samodzielny.

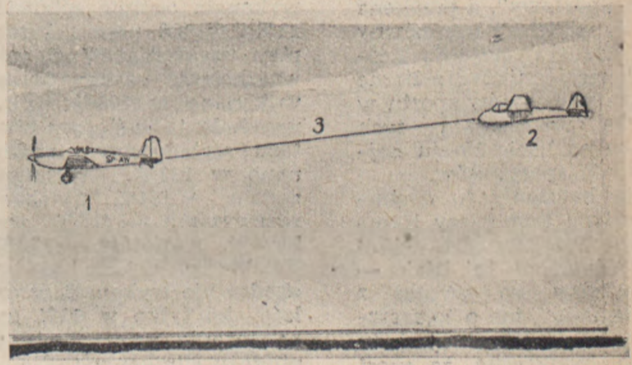
Istnieje kilka sposobów nadawania szybowcom wysokości. Najprostszym i najbardziej zrozumiałym



SZYBOWIEC: 1. kabina pilota, 2. kadłub, 3. opierzenie ogonowe, a) ster kierunkowy, b) ster wysokości, 4. skrzydła, 4a lotki, 5. kółko do lądowania, 7. płoza

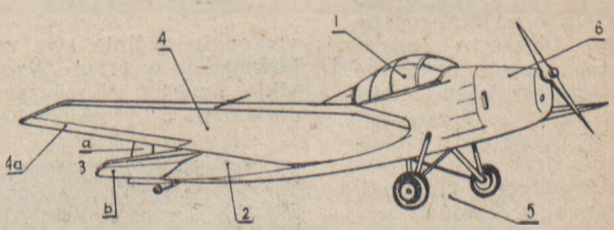
spośród nich jest lot wleczony za samolotem.

(Rys. 2) lot wleczony szybowca „Mucha" za samolotem CSS-13 na lince 20 m (w skali) za zaczepem ogonowym.



lot wleczony

Samolot ciągnący (rys. 2) zaopatrzony jest w zaczep ogonowy — szybowiec posiada podobny zaczep w przedniej części kadłuba. Samolot i szybowiec zaczepia się razem przy pomocy linki konopnej o długości 15—40 m (w zależności od umiejętności pilota — im mniej wyszkolony pilot, tym dłuższa linka). Pilot samolotu delikatnie napręża linkę, następnie daje pełny gaz, śmigło zaczyna ciągnąć i zespół samolot — szybowiec po krótkiej chwili jest już w powietrzu. Po nabraniu koniecznej wysokości, (która waha się w bardzo dużych granicach, bo od 200 do 2 000, a nawet i więcej metrów, w zależności od potrzeb), pilot szybowca wyczepia się i leci dalej samodzielnie. Pilot samolotu schodzi na lotnisko, zrzuca linkę koło wyłożonego specjalnie sygnału i ląduje.



SAMOLOT: ma również kabinę, kadłub, opierzenie i stery, skrzydła i lotki, a zamiast kółka i płozy ma podwozie (5) oraz wyposażony jest w zespół śmigło - silnikowy (6)



Sport lotniczy staje się coraz bardziej popularny wśród mas pracujących naszego kraju. Na popularność tę wpłynęły bez wątpienia wyniki, uzyskane przez naszych szybowników w ubiegłym roku. Sport szybowcowy może się poszczycić znacznie lepszymi wynikami, niż inne dziedziny sportu w Polsce. Wystarczy przejrzeć naszą prasę sportową, by się przekonać, że nazwiska naszych czołowych szybowników są mniej znane, niż nazwiska popularnych bokserów, piłkarzy czy tenisistów. Kto ciekawy, niech zapozna się z konkursem — plebiscytem na najlepszego sportowca Polski w roku 1951, jaki prowadzi „Przegląd Sportowy", a przekona się, że nazwiska Kempówny czy Brzuski znajdują licznych zwolenników, a liczne rzesze miłośników sportu w Polsce umieszczają tych dwoje na liście 10-ciu najlepszych sportowców.

Nie będziemy tu dyskutowali na temat, czy Kempówna lub Brzuska, winni znaleźć się na tej liście — poczekamy na wyniki z „Przeglądu", nie o to zresztą nam chodzi. Chcemy tu tylko podkreślić, że sport lotniczy staje się wśród naszego społeczeństwa coraz bardziej popularny, że szerokie rzesze młodzieży robotniczej i chłopskiej garną się coraz więcej do latania. Od nas przede wszystkim zależy — od wszystkich pilotów sportowych — członków Ligi Lotniczej, no i oczywiście od SiM-u, aby w roku bieżącym jeszcze bardziej spopularyzować sport lotniczy wśród ludzi pracy, nie tylko drogą wyczynów sportowych (chociaż i to jest ważne), ale również drogą prelekcji, pogadanek, wykładów, wycieczek na lotniska, artykułów w prasie i radio itp. To jest jedno z ważnych zadań, jakie stawia przed nami nasza organizacja w drugim roku lotniczej sześciolatki — popularyzować sport lotniczy. Skończyć z „czarną magią" tego sportu. Na lotnisku klubowym i w pracy społecznej musimy przyczynić się do tego, by sport lotniczy był w Polsce Ludowej równie popularny i tak samo zrozumiały dla każdego człowieka, jak inne dziedziny sportu.

Na początku nowego roku — zadanie to stawiamy sobie i Wam — pilotom sportowym Ligi Lotniczej, szybownikom i silnikowcom.

×

Eskadry Sześciolatki nadsyłają sprawozdania z wykonanych w roku ubiegłym zobowiązań. Oto co podają 27, 28 i 29 Pomorskie Eskadry Sześciolatki.

27 POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

wykonała ogólnie zobowiązanie w 139 proc.. I tak: plan uzyskania IV stopnia wyszkolenia szybowcowego wykonano w 100%, plan wyszkolenia w ślepym pilotażu szybowcowym wykonano w 133%. Wylatano godzin — 184%, uzyskano przewyższeń — 200%, wykonano przelotów — 158%. To bardzo dobrze, ale eskadra nie wykonała w całości, bo tylko w 66% zobowiązania wyszkolenia w pilotażu silnikowym. Źle — to znaczy, że nie przemyślano należycie tego punktu zobowiązań i nie dołożono wszelkich wysiłków, by go wykonać.

28 POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

wykonała ogólnie swe zobowiązanie w 141%. Wszystkie punkty zobowiązania wykonano z wyjątkiem jednego — plan uzyskania przewyższeń ponad 1 000 m wykonano tylko w 56%. Dlaczego — pytamy? Eskadra nie podaje przyczyn. Wydaje się to niezrozumiałym, zwłaszcza, że zobowiązanie uzyskania warunków do „D" wykonano aż w 300%. Może by tak koledzy z Torunia wyjaśnili nam wszystkie te przyczyny na łamach SiM-u?

Podobna zresztą rzecz ma się z następną z kolei Pomorską Eskadrą.

29 POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

wykonała ogólnie swe zobowiązanie w 237%. Natomiast jeden z punktów — zaplanowane ukończenie kursu holu wykonano tylko w 75%. Zobowiązania swego nie wykonał kol. Wyszkowski — prosimy o podanie przyczyny!

3 WARSZAWSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

zameldowała o wykonaniu i przekroczeniu podjętych zobowiązań. Ogółem Eskadra wylatała 400% zaplanowanych godzin. Ale o pracy Eskadry opowie nam najlepiej jeden z członków tej Eskadry. Oddajemy mu głos:

×

— „Do suchego sprawozdania 3 Eskadry chciałem dodać parę słów, patrząc z perspektywy minionego sezonu na naszą pracę. Zobowiązania podjęte wykonano. Lekko się pisze wykonano. Ale jak to wyglądało z bliska?

Członkowie Eskadry znali się ze sobą nie od dzisiaj. Wspólne zainteresowania, które zbliżyły ich na Wydziale Lotniczym Szkoły Inżynierskiej w Warszawie łączyły coraz bardziej w miarę postępu studiów. Wspólna organizacja ZAMP, praca społeczna, zebrania organizacyjne, kursy doskonalące scementowała ich tak, iż stanowili zwartą całość.

Toteż na apel SiM-u o tworzeniu Eskadr Sześciolatki nie było się nawet nad czym zastanawiać! Jedna „narada produkcyjna" i zespół, który już przedtem stanowił całość, przekształcił się lub jak kto woli, przybrał nazwę Eskadry Sześciolatki.

Cel był jasny: być świadomym pilotem Polski Ludowej, to znaczy pracować stale nad pogłębianiem swych wiadomości teoretycznych i praktycznych, racjonalnie eksploatować sprzęt lotniczy swymi wiadomościami służyć młodszym kolegom, udzielać się i być czynnymi w pracach klubu. Założenia te zostały ujęte w punkty i przekształciły się w konkretne zobowiązania, które następnie piloci Eskadry konsekwentnie przekształcali w rzeczywistość.

Myślicie może, iż wszystko szło jak po maśle? O, nie. Z nastaniem sezonu Eskadra wyległa na lotnisko, lecz nie zapomniała o swej pracy na Uczelni. Systematyczna praca w szkole nie przeszkadzała w lataniu. Eskadra „urzędowała" na lotnisku w dnie, w których było bardzo mało pilotów. Zjawiała się, wykonywała swe ćwiczenia i znikała. Czas był wykorzystany do maksimum. Przeciętnie, dzięki obecności całej Eskadry nalot dzienny na pilota wynosił ponad 15 godziny, a przy indywidualnym przychodzeniu około 20 minut!

Praca zespołowa eliminowała oczekiwanie na zebranie się grupy, dla której można otworzyć start. Rozkładanie startu szło sprawnie. Każdy z członków Eskadry wiedział co ma robić. Polecenia instruktorów wykonywano bez ociągania się i patrzenia na innych. Dyscyplinę lotniczą postawiono na pierwszym miejscu.

Dzięki takiej organizacji w dniu Święta Pracy 1 Maja Eskadra mogła poszczycić się wykonaniem pierwszych zobowiązań i sześcioma kolejnymi numerami licencji pilota turystycznego. Był to sukces — nagroda za pracę!

Otrzymanie licencji było bodźcem do dalszej pracy. Eskadra objęła kierownictwo nad sekcją pracy społeczno-politycznej War-



szawskiego ALL. Pracę rozdzielono na poszczególnych członków Eskadry i pchnięto naprzód. Teraz szło łatwiej na starcie, za to trudniej w szkole. Zbliżał się koniec roku, egzaminy, projekty przejściowe. Dziekan Wydziału Lotniczego z jednej strony cieszył się i dumny był ze swych wychowanków, z drugiej strony zaś jeszcze bardziej naciskał na egzaminy.

Eskadra umiała pogodzić jedno z drugim. Członkowie jej przodowali w nauce, w pracy i w lataniu.

W okresie wakacji Eskadra wzmogła jeszcze bardziej tempo pracy w Warszawskim ALL. Eliminacje, Zawody Regionalne, Zlot Gwiaździsty, Święto Lotnictwa — zastają Eskadrę na starcie.

Czyż nie najlepszym odpoczynkiem jest świeże powietrze lotniska? Jednak żadna godzina spędzona na nim nie poszła na marne. Odpoczywali, transportując maszyny, holując szybowce, niosąc pomoc dzieciom chorym na koklusz, oprowadzając i objaśniając wycieczki szkolne, przeprowadzając prasówki, udzielając wskazówek i rad pilotom, opiekunom Kół LL itd. Pracy było niemało, ale zdawaliśmy sobie sprawę, że każda minuta lotu, każda praca na lotnisku, to ułamek procentu wykonania planu pierwszego roku lotniczej sześciolatki — to wzmocnienie sił obozu pokoju.

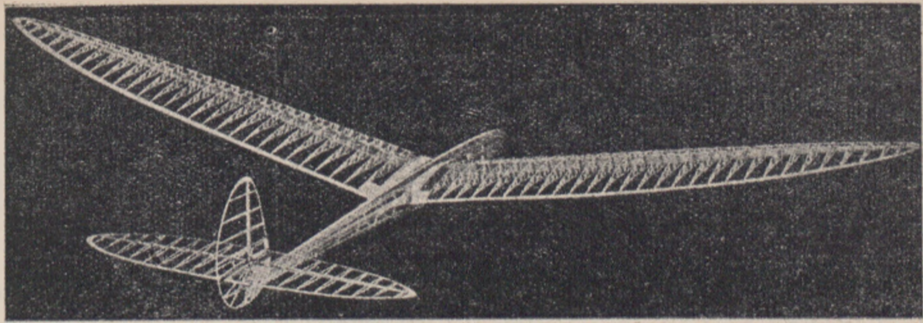
Niedługo rozpocznie się sezon lotniczy. Wielu kolegów odnosiło się niechętnie do tworzących się w ubiegłym roku eskadr, zazdroszcząc im często sukcesów. Niech ci wszyscy niezadowoleni wezmą tych parę słów pod uwagę i z nadchodzącym sezonem wkroczą na lotniska klubowe z nowymi zobowiązaniami, lub jako nowe Eskadry Sześciolatki, budując z jeszcze większym zapałem szczęśliwsze jutro naszego ludowego lotnictwa!".

„Grom"
(Nazwisko znane redakcji)

Do słów kolegi „Groma" nie trzeba już niczego dodawać. Dobrze byłoby, gdyby przeczytały je na swoich zebraniach wszystkie te eskadry, które swoich zobowiązań nie potrafiły wykonać.

A SiM czeka na meldunki dalszych Eskadr!

(kon)



NOWE REKORDY MAŁEGO LOTNICTWA

Przybywają nowe rekordy! Z prawdziwą radością odnotowujemy te rekordy, podane w ostatnim Biuletynie FAI (z dnia 13 listopada 1950 roku), gdyż większość z nich należy do naszych przyjaciół — modelarzy radzieckich i węgierskich.

Tabela wydana przez międzynarodową federację lotniczą jeszcze raz przedstawia najlepszych modelarzy świata, modelarzy Związku Radzieckiego. Rekordy są znowu wskaźnikiem stale wzrastającej masowości sportu lotniczego w ZSRR, gdyż tylko masowość sportu lotniczego daje w efekcie rekordy.

Drukując nową tabelę rekordów przypominamy o zobowiązaniach naszych modelarzy, z których nikły zaledwie procent zrealizowali mimo, że miniony pierwszy rok sześciolatki małego lotnictwa przyniósł 9 rekordów krajowych. Drugi rok winien ich przynieść wielokrotnie więcej.

Po raz pierwszy na łamach naszego tygodnika podajemy obok poszczególnych nazw rekordowych modeli ich podział na klasy według oznaczenia FAI. Oznaczenia te mają dużą zaletę, gdyż są międzynarodowym „szyfrem" rozpoznawczym. Można np. nie znać języka francuskiego, a od razu odczytać z biuletynu, o jakim typie modelu jest mowa.

FAI ustaliła trzy następujące grupy nazw.

Pierwsza określa rodzaj modelu (kategorię), druga — rodzaj napędu i trzecia — rodzaj lotu modelu.

Pierwsza grupa dzieli się na następujące pozycję: I — Modele latające lądowe, II — Modele wodnopłatów, III — Modele specjalne, IV — Modele szybowców.

Pod względem rodzaju napędu podzielono modele następująco: A — Napęd gumowy, B — Napęd mechaniczny, C — Napęd odrzutowy.

Rodzaj lotu zawiera następujące pozycje (oznaczone cyframi arabskimi): 1 — Modele wolno latające, 2 — Modele na uwięzi, 3 — Modele sterowane na odległość.

Poznaliśmy więc cały klucz do odcyfrowania oznaczeń FAI. Spróbujmy „rozszyfrować" na przykład model Sekirina (ZSRR).

Na tabeli podano — klasa I-B 1a. Oznacza to, że model należy do kategorii lądowych (I), ma napęd mechaniczny — silnik (B) oraz lata bez uwięzi i bez sterowania na odległość, jednym słowem jest modelem wolno latającym.

Jeszcze małe wyjaśnienie. W tabeli FAI uszeregowano poszczególne konkurencje alfabetycznie i oznaczono je małymi literami. Litera „a" w naszym przykładzie oznacza długotrwałość lotu.

Kolejność konkurencji jest następująca: a — długotrwałość, b — odległość, c — wysokość, d — szybkość.

Przy modelach na uwięzi podaje się oprócz wyżej wspomnianych oznaczeń jeszcze kategorię według pojemności silnika, a więc kat. I od 0,1 — 2,00 cm^3, kat. II — od 2,01 — 5,00 cm^3 i kat. III — od 5,01 — 10,00 cm^3.

Przypuszczać należy, że obecnie bez trudu odczytamy z tabeli poszczególne rodzaje modeli, nawet gdy nazw nie będzie.

Ku uwadze instruktorów i kierowników modelarni

Celem zaznajomienia wszystkich modelarzy z bieżącymi rekordami, godnym polecenia jest podanie niniejszej tabeli na odpowiednio opracowanej, przejrzystej tablicy, która winna być umieszczona na widocznym miejscu. W miarę zmian rekordów na odpowiednie pozycje można doklejać nowe wyniki.

REKORDY ŚWIATOWE

Modele z napędem silnikowym — długotrwałość

Lew Sekiryn ZSRR 18 sierpnia 1950 r. 4 godz. 2 min. 30 sek.

REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Modele z napędem silnikowym (klasa I-B 1-a) — długotrwałość

Lew Sekiryn ZSRR 18 sierpnia 1950 r. 4 godz. 2 min. 30 sek.

Modele silnikowe na uwięzi (klasa I-B-2) szybkość — kat. II

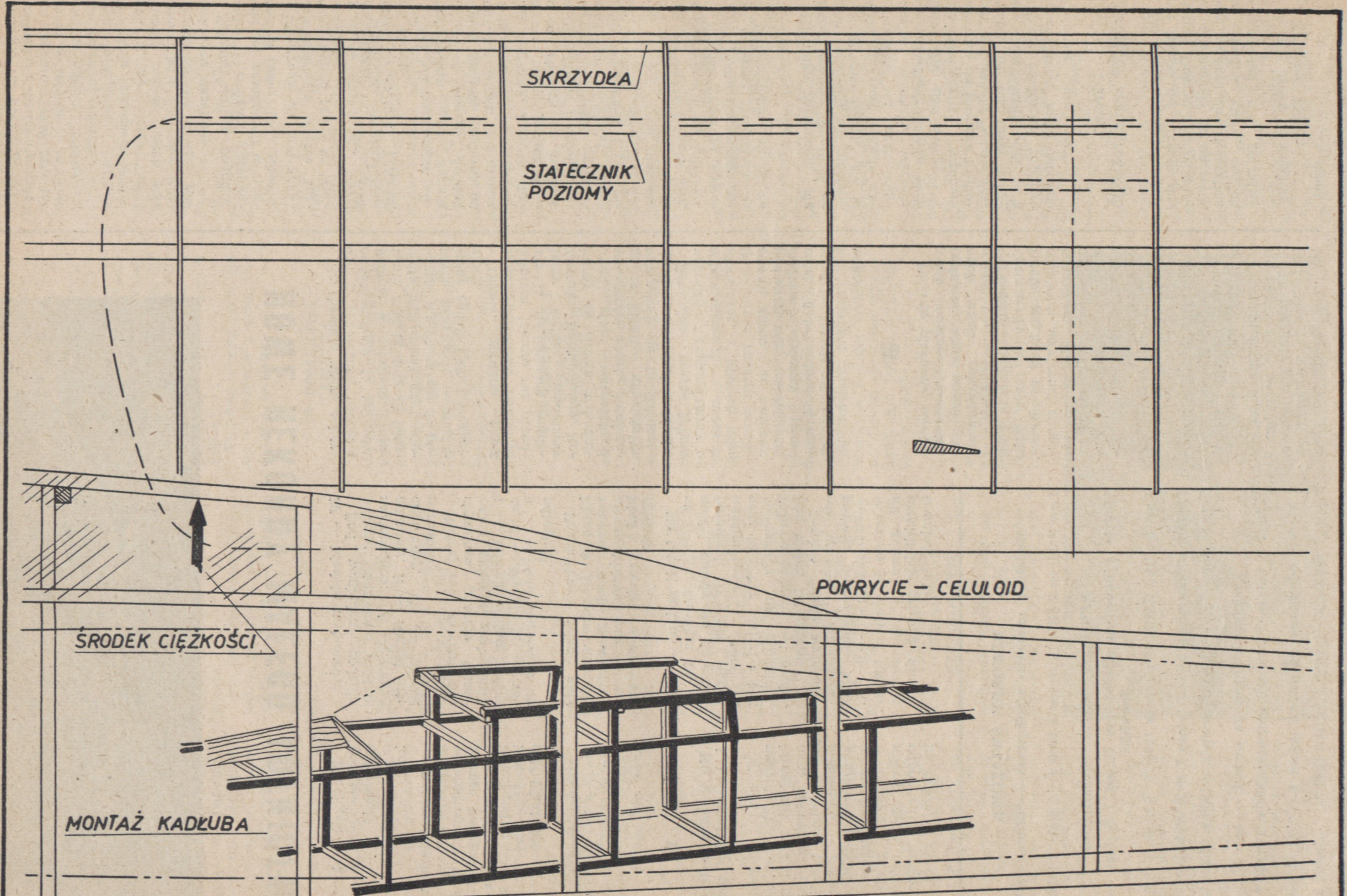
Ernest Horwath — Węgry 20 kwietnia 1950 r. 75,240 km godz.

Modele silnikowe na uwięzi — kat. II

Robert Labardé—Francja 9 czerwca 1950 r. 192,240 km godz.

Modele odrzutowe na uwięzi (klasa I-C-2.d.) — szybkość

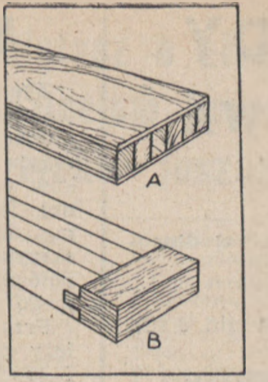
Gyorgy Benedek — Węgry 4 lipca 1950 r. 179,388 km godz


SKRZYDŁA
STATECZNIK POZIOMY
POKRYCIE – CELULOID
ŚRODEK CIĘŻKOŚCI
MONTAŻ KADŁUBA

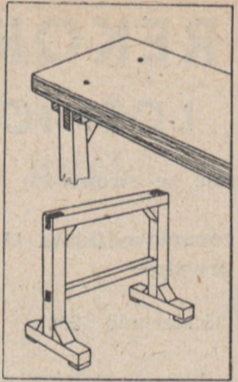
TABLICA II

JAK URZĄDZIĆ MODELARNIĘ ?

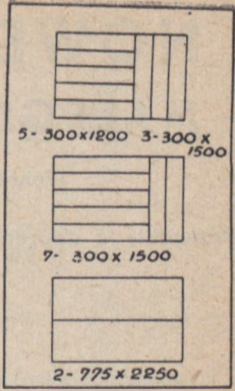
JAN BURY



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

Rok 1951 — to rok sześciolatki, obejmującej wszystkie dziedziny naszego życia, a więc i małe lotnictwo. Rozmach organizacyjny i nowe formy pracy, przyjęte w roku ubiegłym, zapewniają całkowitą i terminową realizację wyznaczonych zadań. Państwo okazało nam dużą pomoc w zaopatrzeniu modelarni w odpowiednie narzędzia i sprzęt. W wielu wypadkach staje się jednak przed pytaniem, jakim warunkom powinien odpowiadać lokal na modelarnię i jak ten lokal urządzić, aby modelarnia mogła należycie spełnić swoje przeznaczenie. Chciałbym podzielić się tutaj swymi spostrzeżeniami na ten temat i pobudzić kolegów do wypowiedzenia się w tych sprawach na łamach naszego tygodnika.

PRZEDE WSZYSTKIM LOKAL

Wobec zniszczeń wojennych — problem uzyskania lokalu na modelarnię lotniczą jest w wielu miejscowościach trudny do rozwiązania, jednak, jeżeli instruktor konsekwentnie dąży do celu, to na pewno znajdzie lokal. Modele przecież budować można w każdej klasie szkolnej, czy też na poddaszu szkoły (po ewentualnym drobnym przebudowaniu lub ustawieniu przepierzenia). Można wykorzystać w tym celu również lokal dawnego sklepu lub nawet barak. Idealnym rozwiązaniem byłoby urządzenie modelarni lotniczych w Domach Dziecka, w Domach Kultury oraz przy Świetlicach TPD dla młodzieży szkolnej.

Zastanówmy się, jakim wymaganiom winien odpowiadać lokal na pracownię modelarską. Zasadą musi być: lokal winien być przede wszystkim suchy. Wilgoć w lokalu szkodzi zdrowiu młodzieży i niszczy wykonane modele, dlatego zawsze korzystniejszy jest lokal, umieszczony wyżej aniżeli w suterynie.

Lokal musi być tak ogrzewany, aby można było w nim pracować cały rok bez przerwy. Wyposażenie lokalu musi być w ten sposób dobrane, aby znajdował się w nim tylko inwentarz potrzebny dla prowadzenia zajęć modelarskich. Podstawowe wyposażenie modelarni, w której może pracować grupa nie większa jak 20 osób — składa się z następującego inwentarza:

1) 4 — 5 stołów roboczych; 2) 20 taboretów; 3) Szafa do materiału i narzędzi; 4) Stojak do desek montażowych; 5) 20 desek montażowych; 6) Półka względnie skrzynka na odpadki; 7) Tablica.

Ażeby wyszczególnione przedmioty spełniały należycie swoje zadania, należy je odpowiednio dobrać — podaję więc po kolei spis:

Stoły: w zależności od wielkości lokalu, stoły robocze powinny mieć odpowiednie wymiary — korzystne są o wymiarach 1x2,5 m, albo 0,8x2 m, albo 1x2 m.

Korzystnie jest zamówić stoły z czterema szufladami (po obu stronach dwie), w których umieścimy po jednym zestawie narzędzi na jednego modelarza, przy czym wszystkie szuflady będą wyposażone w narzędzia rozmieszczone jednolicie.

Modelarz winien mieć do dyspozycji miejsce pracy o długości przynajmniej jednego metra. Najtańsze będą stoły, sporządzone z 30 mm tarcicy, przy czym płyty będą umieszczone na kozłach.

Najpraktyczniejszą podstawę pokazano na rys. 1. Bardzo praktyczna i łatwa do uzyskania, a zarazem bardzo wytrzymała, jest płyta przycięta z **płyty stolarskiej** (zakupić można w „Paged").

Płyty stolarskie są wykonane z listewek, oklejonych dwustronnie tzw. obłogą. Wymiar takiej płyty wynosi przeważnie 1 550x2 250 mm. Na płytę stolową wybieramy płytę stolarską o grubości 25—30 mm, rys. 2a.

Jeżeli modelarnia mieści się w klasie szkolnej, wówczas na ławki, które mają przeważnie skośne blaty, należy położyć płyty (najlepiej wykonane z płyt stolarskich) o szerokości 400 mm, przy czym należy podłożyć odpowiednie kliny, które pozwolą na to, że płyta będzie leżała poziomo. Płyty winny być przytwierdzone do ławek przy pomocy ścisków stolarskich, tak, aby się nie przesuwały. Na ławki zaleca się położyć papier pakunkowy, który zabezpieczy je przed zabrudzeniem i uszkodzeniem.

Taborety: Najlepsze, najmocniejsze, a zarazem najtańsze, bo wykonywane seryjnie, są taborety typu wojskowego.

Szafa narzędziowa: winna być tak przerobiona, aby narzędzia były umieszczone przejrzyście (instruktor na pierwszy rzut oka winien rozpoznać, czy wszystkie narzędzia znajdują się na swoim miejscu). Wskazanym byłoby, aby opracowany był typ szafki jednolitej dla całego kraju i aby szafki te były rozprowadzone za pośrednictwem Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich. (Moim zdaniem narzędzia w szafkach sporządzonych przez ZHP dla Ośrodków Metodycznych, są niewłaściwie rozmieszczone).

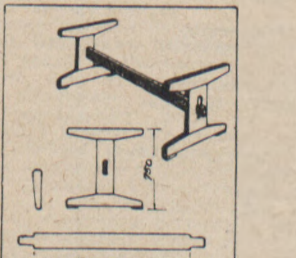
Do zasadniczego wyposażenia modelarni należą **deski montażowe**, które winny znajdować się w modelarni w takiej ilości, aby każdy modelarz miał jedną do dyspozycji. Deska montażowa winna być prosta. Na krzywej i wypaczonej desce niemożliwe jest poprawne wykonanie modelu. Deskę montażową najlepiej i najwygodniej przygotować z płyt stolarskich o grubości 15, 20 lub 25 mm. Szerokość desek winna wynosić 300 mm, przy długości 1 200 do 1 500 mm. Ponieważ płyty mają, jak już wyżej podałem, wymiar 1 550 x 2 250 mm, można po odpowiednim przycięciu otrzymać 7 do 8 desek. (Patrz rys. 4).

Z płyt stolarskich wybieramy te, które pokryte są obłogą możliwie miękką, gdyż wówczas łatwiej jest wbijać szpilki wzgl. małe gwoździki. Pod żadnym warunkiem nie wolno zezwolić na wbijanie gwoździ w deski montażowe, które szybko wskutek tego się niszczą. Wbijanie zaś gwoździ w stoły robocze jest w ogóle nie dopuszczalne. Mniej dobre są deski wykonane w sposób podany na rys. 2b, ponieważ mimo końcowych zabezpieczeń, deska taka jednak „pracuje". Deska musi być bezwzględnie wykonana z drewna suchego. Z braku specjalnych desek wykonanych w sposób powyżej podany, modelarz może wykonać dobrą deskę montażową ze starej szafy wzgl. ławki lub starego stołu, a więc z drewna „martwego". Taka deska również dobrze spełni swoje zadanie. Uwaga! **Na deskę montażową nakładać zawsze papier!**

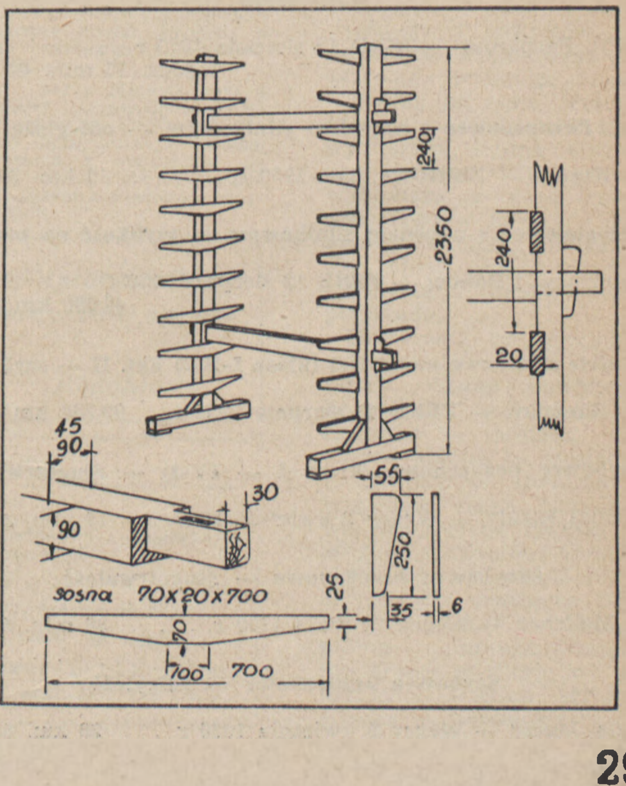
STOJAKI DO DESEK MONTAŻOWYCH

Ażeby deski nie leżały na stołach, modelarnie winny być zaopatrzone w odpowiednie stojaki. Jeżeli mamy do dyspozycji dużo miejsca, możemy zbudować taki stojak w sposób podany na rys. 5. Jeżeli lokal jest ciasny, stojak wykonamy tak, aby można go było przystawić do ściany, przy czym ramiona będą wystawały tylko jednostronnie. Najbardziej efektowny i praktyczny jest taki stojak, który ma konsolki metalowe, jednak z powodu trudności wykonaw-

Rys. 4



Rys. 5



NOWE REKORDY MAŁEGO LOTNICTWA

(dokończenie ze strony 27)

Wodnopłaty z napędem gumowym (klasa II A-1.a) długotrwałość

Geza Egerwazy — Węgry 23 sierpnia 1950 r. 54 min. 4 sek.

Wodnopłaty silnikowe (klasa II-B-1) długotrwałość

Michał Wasilczenko — ZSRR 28 lipca 1950 r. 2 godz. 50 min.

Wodnopłaty silnikowe — odległość

Paweł Smirnow — ZSRR 19 lipca 1950 r. . . . 87 km 106 m

Modele silnikowe na uwięzi (klasa I B-2 kat. I)

Michał Wasilczenko — ZSRR 16 sierpnia 1950 r. 70,056 km/godz.

Modele specjalne — wiatrakowce z napędem silnikowym (klasa III-B-1.a) — długotrwałość

Jerzy Chuchra — ZSRR 18 sierpnia 1950 r. 27 min. 35 sek.

Modele specjalne z napędem silnikowym — odległość

Jerzy Chuchra — ZSRR 14 sierpnia 1950 r. . 12 km 201 m

Modele szybowców (klasa I — V-1-a) — długotrwałość

Franciszek Banki — Węgry 14 maja 1950 r. 2 godz. 27 min. 55 sek.

Bezogonowce z napędem gumowym (klasa I-A-1.a) — długotrwałość

Michał Kiraly — Węgry 23 sierpnia 1950 r. 35 min. 42 sek.

Bezogonowce z napędem silnikowym (klasa I-B-1) — długotrwałość

Borys Parparow — ZSRR 12 sierpnia 1950 r. 1 godz. 35 min. 42 sek.

Bezogonowce z napędem silnikowym — odległość

M. Kupfer — ZSRR 19 lipca 1950 r. . . . 16 km. 247 m

Bezogonowce z napędem silnikowym — szybkość na prostej

Martynow i Rakow — ZSRR 12 sierpnia 1950 r. 49,680 km/godz.

Modele silnikowe na uwięzi (klasa I-B-2) kat. II — szybkość

M. Simonow — ZSRR 12 sierpnia 1950 r. . 99,288 km/godz.

Szybowce bezogonowe (klasa I — IV-1) — długotrwałość

Michał Kiraly — Węgry 2 kwietnia 1950 r. . 15 min. 3 sek.

Szybowce bezogonowe — długotrwałość

J. Melichar — Węgry 21 maja 1950 r. . . . 36 min. 5 sek.

Szybowce bezogonowe — odległość

Bela Jancsö — Węgry 9 kwietnia 1950 r. . . 20 km. 850 m

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Zgodnie z zapowiedzią podajemy w niniejszym numerze II tablicę zawierającą dalszy ciąg rysunków w wielkości naturalnej. Na tablicy tej widzimy dalszy ciąg rysunku skrzydeł i kadłuba oraz połówkę statecznika poziomego. (Patrz str. 28).

Przy sklejaniu tablic należy pamiętać, aby tablicę I (podaną w Nr 1 SIM-u z bieżącego roku) dokleić z lewej strony do tablicy II zwracając uwagę na dokładny styk linii rysunku.

Celem lepszego zobrazowania montażu kadłuba podano również rysunek perspektywiczny środkowej jego części. Grubą strzałką oznaczono miejsce, w którym trzeba podeprzeć model pod skrzydłami przy wyważaniu. Jest to bardzo ważny szczegół, gwarantujący powodzenie podczas oblatywania regulacji.

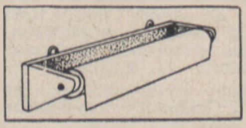
Dalszy ciąg za tydzień, a narazie radzimy zapoznać się dokładnie z rysunkiem.

B. B.

JAK URZĄDZIĆ MODELARNIĘ?

(dokończenie ze strony 29)

czych zadowolimy się stojakiem wykonanym całkowicie z drewna.



Rys. 6

Półkę: na odpadki można wykonać tak, aby na każdej półce odkładać inny materiał, np. osobno odpadki listewek, sklejki, papieru czy klocków. Dla magazynowania papieru, praktyczne jest urządzenie podane na rys. 6, przy czym arkusz papieru nawija się na okrągły wałek odpowiedniej długości. Wałek taki można z powodzeniem zamontować na szafie materiałowej.

Modelarnie o charakterze specjalnym mogą mieć jeszcze dalsze urządzenia, jak np. przegrody na sklejkę, bowiem arkusze winny nie stać, a leżeć, tak samo jak i listewki.

Aby uprawiać modelarstwo lotnicze, nie jest konieczne bogate wyposażenie modelarni. Najważniejszym czynnikiem jest wytrwałość instruktorów i modelarzy oraz przedsiębiorczość z jaką podchodzą do sprawy. Istnieje np. dużo grup, które potrafią radzić sobie i zdobywać sprzęt oraz materiał, trafiając do takich urzędów i instytucji, które mają na strychach zapasy starych mebli, a przede wszystkim stoły i szafy.

Narzędzia: Pełny komplet narzędzi na 20 modelarzy w modelarni lotniczej winien zawierać narzędzia wg poniższego zestawienia:

KOMPLET NARZĘDZI NA 20 MODELARZY

I.p.	Nazwa	Ilość
1.	Włośnice	10 szt.
2.	Ściski do stolików 100 mm	10 „
3.	Piłeczki	5 tuz.
4.	Noże (szewskie)	10 szt.
5.	Nożyce do papieru 180 mm	5 par
6.	Nożyce do sklejki 180 mm	3 „
7.	Nożyce do blachy małe	1 „
8.	Cęgi płaskie 160 mm	3 „
9.	Cęgi okrągłe 160 mm	2 „
10.	Kombinerki 180 mm	3 „
11.	Cęgi do gwoździ 180 mm	1 „
12.	Cęgi do cięcia drutu 180 mm	1 „
13.	Młotki 100 g	10 szt.
14.	Młotki 400 g	1 „
15.	Wiertarka 0-6 mm	1 „
16.	Komplet wierteł 1 — 5 — 2 — 3	2
17.	Szpilaki rysaki	5
18.	Pilniki frezerskie B8	2
19.	Pilniki półkrągłe B8	2
20.	Pilniki płaskie B8	2
21.	Tarniki półokrągłe B8	2
22.	Tarniki półokrągłe S8	2
23.	Pilniki kluczowe a 6 szt.	2 koml.
24.	Pilniki igłowe płaskie	3 szt.
25.	Śrubokręt zamienny	1
26.	Śrubokręt Nr 4	1
27.	Szlifierka ręczna 100 x 25	1
28.	Strugi żelazne ameryk.	3
29.	Gładzik	1
30.	Imadła równoległe 60 mm	4
31.	Piłki zażynaczki 200 mm	2
32.	Piłki do metalu	5
33.	Kolba do lutowania, elektryczna	1
34.	Liniały stalowe 500x40x5 mm	2
35.	Miary stalowe 500x18x0,5	5
36.	Kątowniki stalowe 200x150x25x4,5	3
37.	Kątowniki stalowe z podst. 250 mm	1
38.	Szczotka do pilników	1
39.	Klamerki fotograficzne	100
40.	Kamień do ostrzenia (osełka) 100x50x20	1
41.	Dłuto z rączką pł. 6 mm	1
42.	Dłuto z rączką pł. 12 mm	1
43.	Dłuto z rączką okr. 6 mm	1
44.	Dłuto z rączką okr. 20 mm	1
45.	Miary zwijane 2 mm	2
46.	Suwmiarka 150 mm	1
47.	Cyrkiel stalowy 150 mm	1
48.	Punktak 100 mm	1
49.	Tinol puszka (do lutowania)	1

POCZTA LOTNICZA

Czy pamiętasz o złożeniu podarunku dzieciom koreańskim? Możesz to zrobić jeszcze dziś!

Poczta niniejsza, to odpowiedzi na listy nadeszłe jeszcze przed 1 stycznia bieżącego, Nowego Roku. Większość z nich dotyczy spraw szkoleń a lotniczego. Chociaż ogromna część Czytelników zorientowała się już w warunkach, jakim powinni odpowiadać kandydaci na pilotów Ligi Lotniczej, napływa wciąż dużo zapytań odnośnie najrozmaitszych- szczegółów szkolenia, prośby o wyjaśnienia, rady itp. Czytelnikom tym służymy informacjami, w miarę naszych możliwości.

Z Topolan, woj. białostockie nadeszły dwa listy od kol. kol. **Mieczysława Rutkowskiego i Mikołaja Mirończuka.** Obydwaj zapytują, w jaki sposób mogliby wstąpić „do szkoły lotnictwa pocztowego".

Koledzy, specjalnej szkoły kształcącej pilotów pocztowych — nie ma. Jeśli chcecie rozpocząć szkolenie lotnicze, wstąpcie do Ligi Lotniczej, gdzie macie możność bezpłatnego przebycia wszystkich kolejnych stopni szkolenia — w pilotażu szybowcowym oraz silnikowym. Od Waszych postępów w szkoleniu praktycznym i teoretycznym będzie zależeć, w jakim kierunku będziecie mogli się w przyszłości specjalizować.

Informujemy Was jednocześnie, że aby rozpocząć szkolenie w pilotażu szybowcowym, należy mieć ukończone 15 lat oraz posiadać wykształcenie minimum 7 klas szkoły podstawowej. Musicie więc, Koledzy, uzupełnić jeszcze Wasze wykształcenie i osiągnąć odpowiedni wiek.

Polecamy Wam pilnie przeczytać informacje o szkoleniu lotniczym, które znajdziecie w każdym z ostatnich numerów SiM-u. Za pozdrowienia — dziękujemy.

Kol. **Aleksander Żukowski z Solca, pow. Starachowice** pyta zdezorientowany, dokąd ma się udać, aby móc w czasie wakacji latać na szybowcu. Odpowiadamy: podania o przyjęcie na szkolenie szybowcowe należy składać w Zarządach Powiatowych (lub Miejskich) Związku Młodzieży Polskiej, załączając odpowiednie dokumenty (ich wykaz znajdziecie w SiM-ie). Na szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej kieruje kandydatów ZMP. Przed zakwalifikowaniem na szkolenie praktyczne każdy kandydat na pilota obowiązany jest przebyć szkolenie teoretyczne oraz szczegółowe badania lekarskie. Wynik badań oraz postępy na teoretycznym kursie szybowcowym zadecydują o tym, czy będziecie mogli w czasie wakacji rozpocząć praktyczną naukę pilotażu szybowcowego.

A teraz zwięzłe informacje dla kol. **Stanisława Strzałkowskiego, poczta Koźle,** który napisał do nas list w rocznicę swego pierwszego lotu samolotem pasażerskim: mając ukończone 8 klas szkoły podstawowej, 18 lat i zdrowie bez zarzutu — możecie śmiało składać w Zarządzie Powiatowym ZMP podanie o przyjęcie na szkolenie w pilotażu szybowcowym. ZMP skieruje Wasze podanie do Ligi Lotniczej i, jeśli zwycięsko przebędziecie przez gabinety lekarzy, komisję kwalifikacyjną oraz egzaminy z teorii, to jest 99% pewności, że latem zaznacie wielkich emocji na szybowisku. Jako pilot szybowcowy I i II stopnia (1% brakujący do 100% pewności — rezerwujemy na wypadek różnych nieprzewidzianych okoliczności, które mogą stanąć na przeszkodzie w szkoleniu. I to się zdarza, Kolego). Dziękujemy za szczere życzenia.

Bardzo cieszymy się z listu kol. **Tadeusza Gałki z Warszawy,** który wykazał, że dobrze pojmuje rolę lotnika w naszym ludowym państwie. Należą się Wam za to, Kolego, słowa uznania. Macie słuszność — droga do lotnictwa prowadzi tylko przez Ligę Lotniczą. W LL przebędziecie kolejno: szkolenie teoretyczne, kursy pilotażu szybowcowego, silnikowego i wyszkolenie spadochronowe. Dopiero jako dobrze wyszkolony pilot Ligi Lotniczej — będziecie mogli kandydować do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

A jak zacząć? Już chyba wiecie — kierunek: najbliższy Powiatowy lub Miejski Zarząd ZMP, gdzie złożycie podania z odpowiednimi dokumentami. Wykaz dokumentów znajdziecie w każdym z ostatnich SiM-ów.

Odpowiadamy teraz kol. **Hieronimowi Mazurkowi z Mikulczyc,** Kolego, po ukończeniu szkoły górniczej nie traćcie czasu i zgłoście się w Zarządzie Powiatowym ZMP, gdzie złożycie podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze w LL. Liga Lotnicza czyni wszelkie ułatwienia tym, którzy mają silną wolę zostania lotnikami. W Waszym wypadku nie stanie na przeszkodzie ani wiek, ani brak wyszkolenia. Nie ma tu też specjalnych ograniczeń czasu: podanie możecie złożyć równie dobrze dziś, jak i za cztery miesiące (radzimy jednak nie zwlekać, jeżeli chcecie w lecie znaleźć się na szybowisku).

Waszym sercem nie przejmujcie się zanadto, to nie ma sensu. Decyzję w tej sprawie zostawcie komisji lotniczo-lekarskiej. Możemy Was pocieszyć, że przyśpieszone bicie serca na komisji lekarskiej jest na ogół normalnym zjawiskiem. Powstaje ono z emocji i jest zawsze uwzględniane. Pozdrawiamy Was serdecznie i życzymy pomyślnego startu. Szkolenie górnicze — kończcie spokojnie, nie przeszkodzi ono Wam wcale w nauce pilotażu.

Kol. **Jerzego Gniazdowskiego z Krakowa** informujemy, że redakcja nie może kierować kandydatów na szkolenie lotnicze. Czyni to ZMP, którego jesteście aktywnym członkiem od roku 1948. Abyście się zorientowali z tym, jak postępować żeby zostać lotnikiem, przeczytajcie sobie uważnie ostatnie numery SiM-u. Po przestudiowaniu tego, co pisaliśmy na tematy szkolenia, bierzcie się ostro do dzieła: podanie, dokumenty, a dalej — to już chyba sami będziecie wiedzieć, gdy przeczytacie niniejszą pocztę od początku. Życzymy Wam wytrwałości na drodze do lotnictwa.

Informujemy na koniec kol. **Antoniego T. z Łańcuta,** że powinien w dalszym ciągu uczyć się w szkole i zdać egzamin maturalny. Nauka w szkole nie stanowi przeszkody dla nauki pilotażu w Lidze Lotniczej. Szkolenie teoretyczne odbywa się zazwyczaj w godzinach popołudniowych, a na kurs pilotażu możecie wykorzystać miesiące wakacji. Pozdrawiamy Was.

A teraz trochę modelarstwa. Kol. **Tadeusz Królikowski z Wawra** — celem wyjaśnienia Waszych wątpliwości radzimy zapoznać się z książką „Szkoła małego lotnictwa" P. Elszteina, którą możecie nabyć w każdej księgarni w cenie 10 zł 50 gr. Równocześnie komunikujemy, że numer miesięcznika „Letecky modelar" został u nas wyczerpany. Prześlemy numer 11.

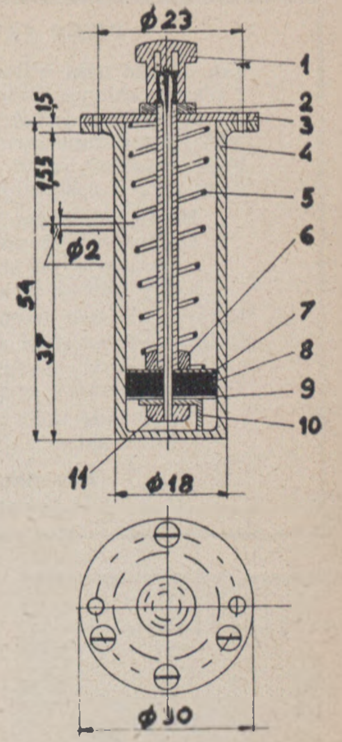
Kol. **Jerzy Szmulak z Ostrowca** — źródła nabycia piłeczek laubzegowych nie znamy. Za nadesłaną kwotę 2 zł (dwa złote) przesyłamy Wam egzemplarze czechosłowackiego pisma lotniczego.

Kol. **S. J. z Rembertowa** — Wasz pomysł wyrzucania silnika odrzutowego z modelu jest godny uwagi. Prosimy o bliższe szczegóły i dokładne rysunki.

Kol. **Jerzy Młodzikowski z Warszawy** — sprawę brakujących numerów SiM-u przekazaliśmy administracji. Celem korzystania z materiałów do budowy model radzimy zapisać się do jednej z modelarni warszawskich.

Wszystkim Czytelnikom, współpracownikom i sympatykom dziękujemy serdecznie za nadesłane życzenia noworoczne

Redakja



SAMOWYZWALACZ PNEUMATYCZNY

Podany powyżej rysunek przedstawia samowyzwalacz pneumatyczny konstrukcji radzieckiej. Samowyzwalacze tego typu stosowane są obecnie szeroko w małym lotnictwie, jako najprostsze urządzenia służące do ograniczania czasu pracy silnika w myśl regulaminu zawodów.

Odpowiednio wyregulowany i starannie wykonany samowyzwalacz tego typu pracuje do 40 sekund. Pracuje — to znaczy wyciągnięty tłoczek zostaje wciśnięty z powrotem do położenia wyjściowego w przeciągu podanego czasu.

Posługując się rysunkiem i naniesionymi nań wymiarami można wykonać samemu taki samowyzwalacz, a nieco trudu włożonego w dokładne dopasowanie części i regulację opłaci się z chwilą uzyskania praktycznego przyrządu.

Numeracja na rysunku oznacza: 1) uchwyt regulujący dostęp powietrza do cylindra — mosiądz, 2) nakrętka — mosiądz, 3) obsada kołowa — mosiądz, 4, cylinder — aluminium, względnie rurka bakelitowa, 5) sprężyna stalowa o długości rozwiniętej 57 mm i średnicy drutu 0,75 mm, 6) nakrętka mocująca tłoczek, 7) tłok — krążki płótna impregnowanego lub krążek ze skóry, 8) i 9) uszczelka — skóra; 10) zastawka — mosiądz.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Nr zam. 2219 2-B-11520

ROZMAITOŚCI

PIEŚŃ SZYBOWNIKÓW

Jak dobrze nam wzlatywać w chmury
I piersią chłonąć świeży wiatr,
Na skrzydłach lecieć, hen! do góry,
wyżej niż dumne szczyty Tatr;
Mieć w uszach szum (bis) i linek śpiew, (bis)
A w żyłach roztętnioną krew. (bis)

Hejże hej, hejże ha!
Lećmy wzwyż póki czas,
Bo kto wie, bo kto wie,
Kiedy znowu wzlecimy wraz.

Komenda brzmi: naciągnij liny —
Puść! — I wzlatuje chyży ptak.
Leci nad góry i doliny,
Tylko mu jeszcze życia brak.

Jak dobrze mieć nam w uszach szum,
I linek śpiew... (itd.)

Piosenka szybowników z roku 1933 do zbioru piosenek lotniczych.



BUDUJEMY MODELE

Wydawnictwo „Nasze Wojsko" (Czechosłowacja) wydało w końcu ubiegłego roku ciekawy podręcznik do wstępnej nauki modelarstwa lotniczego pod tytułem „Budujemy modele" (oryginalną czeską nazwę widzimy na reprodukowanej okładce).

Książkę tę, zawierającą 148 stron druku napisał Bretislav Semrad jeden z pionierów małego lotnictwa w Czechosłowacji. Podręcznik został opracowany i wydany bardzo starannie, zawiera podstawowe wiadomości o materiałach modelarskich, o zastosowaniu narzędzi oraz o praktycznej budowie modeli. Książki uzupełnia plan modelu szybowca szkolnego „Formankova 401" oraz tablica z charakterystyką profilu lotniczego.

Książka Semrada jest bez wątpienia doskonałą tak w założeniu jak i w treści. Celem zapoznania z nią naszych Czytelników zamieścimy w jednym z następnych numerów fragment rozdziału pod tytułem „Jak wykonać śmigło do modelu gumówki".

Literatura fachowo-modelarska naszych kolegów czechosłowackich poważnie wzbogaciła się pracą Semrada. Życzymy im, aby takich książek wydawali jak najwięcej!

p. e.

SZYBOWIEC GUMOWY

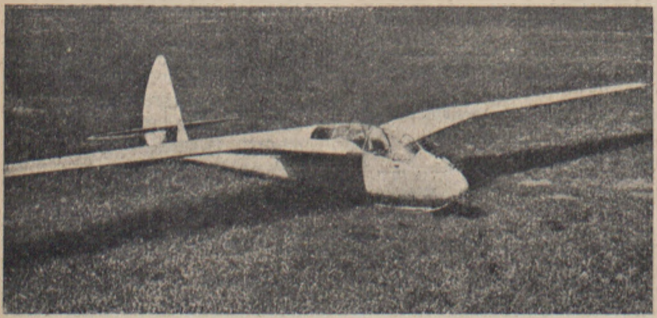
W roku 1935 inżynierowie radzieccy Grochowski i Titow skonstruowali szybowiec gumowy nadmuchiwany powietrzem, podobnie jak piłka. Próby holowania za samolotem U-2 wykazały, że szybowiec jest zdolny do wykonywania lotów. Ciężar własny szybowca wynosił 77 kg. Sylwetkę pierwszego szybowca gumowego na świecie widzimy na rysunku obok. Kto jest ciekawy jakie były wymiary szybowca temu je podajemy: rozpiętość — 9,4 m, długość — 7 5 m, ciężar w locie — 160 kg.

POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

Polska myśl konstrukcyjna rozwija się nieprzerwanie. Owocem jej są doskonałe konstrukcje lotnicze, będące naszą dumą. Jednak jesteśmy dumni nie tylko z obecnych osiągnięć, ale doceniamy również twórczość dawną, której zasługą było opracowanie doskonałego niejednokrotnie sprzętu lotniczego.

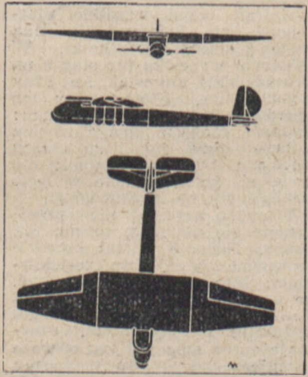
Nawiązując do zaszczytnych tradycji polskiej myśli konstrukcyjnej przedstawiamy naszym młodym Czytelnikom kolejno kilka godnych uwagi szybowców sprzed 1939 roku.

Szybowiec dwumiejscowy „Mewa" konstrukcji S. Grzeszczyka i A. Kocjana. Rozpiętość — 17 m, długość — 7,3 m, ciężar w locie — 190 kg, wydłużenie — 13,17 doskonałość — 25,6, szybkość minimalna 42,3 km/godz.





Biblioteka lotnicza stale się powiększa. Do ostatnich pozycji należy książka pt. **„Na młodych skrzydłach"** Janusza Przymanowskiego, wydana przez „Prasę Wojskową". Jest to powieść fantastyczna o rekordowym locie szybowcowym na fali. Nasi Czytelnicy poznali tę powieść pod tytułem „18 tys. m na fali", która była drukowana w SiM-ie w roku ubiegłym. Jednak kto woli czytać „jednym tchem" bez tygodniowego wyczekiwania na następny odcinek temu radzimy przeczytać jeszcze raz tę powieść. Cena książki — 2 zł 40 gr. Do nabycia w każdej księgarni „Domu Książki".



ANGIELSKO - ROSYJSKI SŁOWNIK TERMINÓW LOTNICZYCH

W księgarniach „Domu Książki" pojawił się w sprzedaży nowoopracowany angielsko-rosyjski słownik terminów lotniczych. Słownik opracowany przez W.N. Duboszina i W. S. Kotowa został wydany w końcu roku 1950 przez Państwowe Wydawnictwo Literatury Technicznej w Moskwie.

Jak wszystkie wydawnictwa radzieckie również i ten słownik został opracowany bardzo starannie, a zawarte w nim terminy tworzą podręczną encyklopedię zarówno dla studiujących, jak i pracowników lotnictwa.

Układ słownika został podzielony na kilka działów, z których można wymienić następujące: aerodynamika i hydrodynamika, budowa silników, przyrządy pokładowe, materiały do budowy samolotów, meteorologia lotnicza, lotnictwo wojskowe i inne. Cena książki 9 zł.



JUŻ W NAJBLIŻSZYCH NUMERACH...

podamy sposób wykonania modelu kartonowego samolotu szybkościowego konstrukcji radzieckiej. Model ten opracowany przez P. Anochina jest bardzo prostej konstrukcji i posłuży naszym modelarzom jako uzupełniający materiał do realizowania programu wyszkoleniowego pierwszego stopnia. Model kartonowy widzimy na załączonym rysunku.

Jeżeli jeszcze nie opłaciłeś prenumeraty na rok 1951 zrób to natychmiast. Jeżeli zalegasz z opłatą z roku 1950, pośpiesz się, bo narazisz nas na niepotrzebne koszty.

Twój SiM



Nowy rekord

Znany modelarz czechosłowacki Zdenek Husiczka ustanowił nowy rekord międzynarodowy w kategorii modeli na uwięzi (klasa I-B-2 d 1) wynoszący 105,120 km/godz. Na zdjęciu widzimy rekordowy model, który był zaopatrzony w silnik własnej konstrukcji o pojemności 2,39 cm^3.

